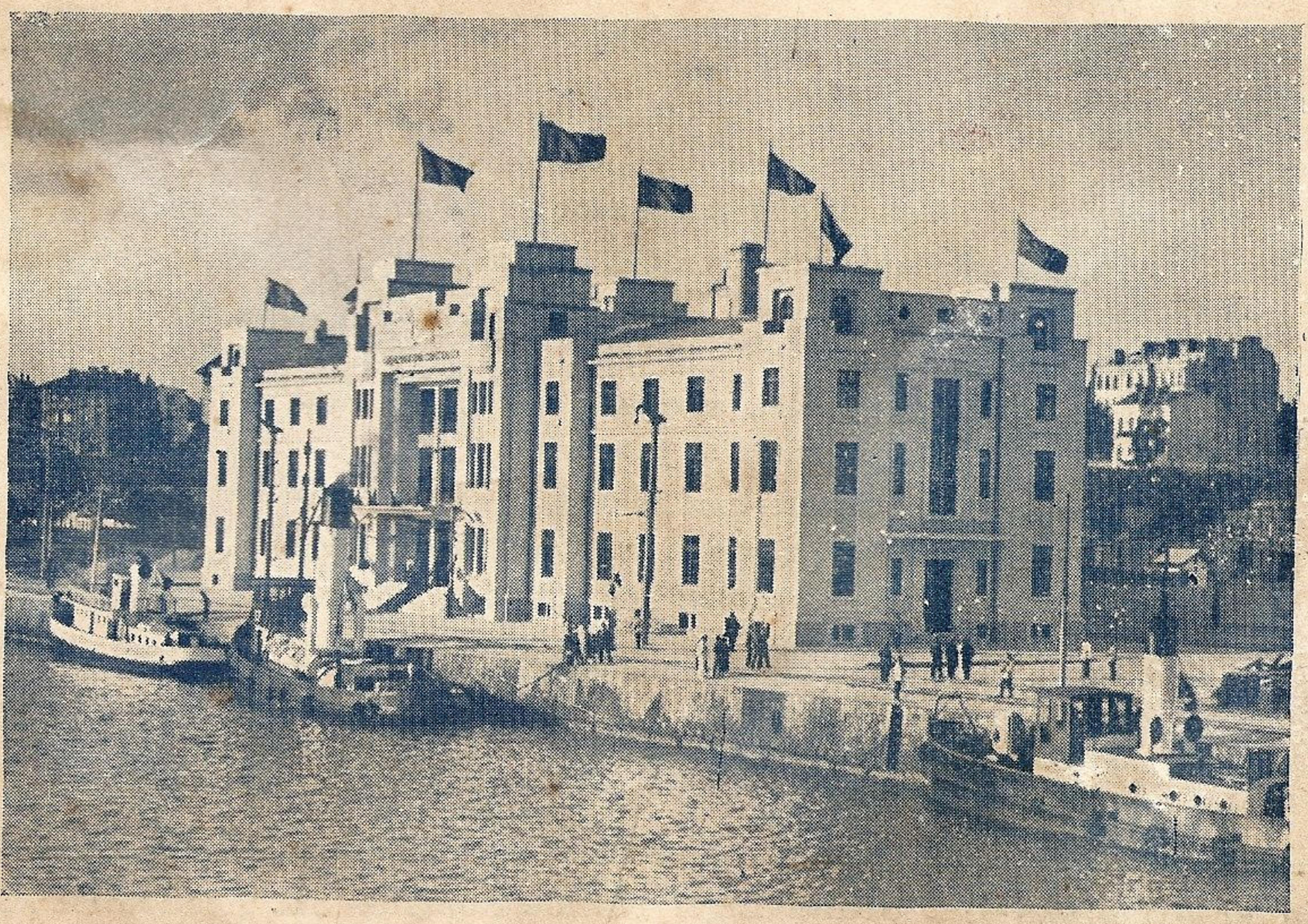
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C1

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul III, No. 1 **Ianuarie 1934**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



Noua Gară Maritimă din Constanța.

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Apelul Soc. pentru Salvarea Naufragiaţilor . . . . . Salvamar

Tratatele de Navigaţie dela Utrecht (1713)

de Căpit. C=dor N. Steriopol

Salvarea Naufragiaţilor . . . Cpt. C-dor *(R)* Emil Oprişanu

Vitesa pe apă . . . . . Dr. Ing. Wladimir V. Mendl

Nocfovizorul . . . . . Ing. Rigani Gh. Niculae

Liferatură: Angelus, Marea, Dramele mării, „Om la apă".

Cronica: Primul afac cu submarinul. Iarăşi Super=Cunardul, Pericolul icebergurilor, Anglia vinde vase vechi, O nouă marină: cea Palestineană, Şcoli profesionale pentru copii de marinari în Italia,

Informaţii — Noutăţi, Din străinătate, Din ţară, Recenzii, Reviste primite, Bibliografie, Redacţionale, Inştiinţări, etc.

Redactorul: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul: Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. Academiei 23, etaj III
Telefon 349/08
BUCUREŞTI

Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. 563

TINERET!

Dacă înnotul şi canotajul sunt cele mai sănătoase sporturi de vară, iarna

PATINAJUL

este cel mai minunat

Profitaţi de MARILE REDUCERI de care se bucură membrii Ligi Navale Române la

PARCUL OTETELEŞEANU

PERFECT AMENAJAT CU GHIAŢA NETEDA, CAMERE INCALZITE ŞI BUFET EXCELENT

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

PATINAJ

PATINAJUL OTETELEŞEANU: 28 lei intrarea generală reducere 10% la abonamente trimestriale (1800) 14% la abonamente lunare (600 lei).

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30*, 10%

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* 5% specialităţi 25% reţete medic
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, dirigenta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5% specialităţi 25% la reţete.

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14*, 10%

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5%
RADU TEODORESCU, Manufactură *Calea Victoriei No. 81*, 5%

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9*: reducere 20%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
SOCEC *Str. Carol*: 15% la orice articol afară de cărţi franceze.
RADIO ELECRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15%
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20% la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

(Continuare pe verso)

A apărut ediția 1934 din

Codul Maritim și Fluvial

întocmit după textele oficiale și adnotat cu importante jurisprudențe

de

Căpitan A. THEODORU
inginer de geniu naval

Căpitan CEZAR IOANIȚIU
din Inspectoratul General al Porturilor și navigație

Avocat C. TONEGARU
din Baroul de Ilfov

Prețul Lei 700.—

N. B. Pentru membrii Ligei Navale se acordă o reducere de 15%, adică rabatul de librărie.

Obligațiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A se comunica orice schimbare de adresă,
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, comple-
tând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. ACADEMIEI 23, Etaj III)

Numele şi Pronumele .....

.....

Profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia .....

Semnătura, ...

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori, subofițeri, funcționarii inferiori, studenții.

Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista *„România Marítimă şi Fluvială“* și se bucură de avantajele de pe verso.

SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE STRADA ACADEMIEI 23, ETAJ III

TELEFON 3-49-08

BUCUREŞTI

Apelul Societăţii pentru Salvarea Naufragiaţilor

Deosebirea între omul civilizat de astăzi şi barbarul de odinioară nu constă numai în felul de a trăi, ci mai ales în felul de a simţi, civilizaţia fiind de fapt o perfecţionare a sufletului omenesc. Omul civilizat este superior celui barbar, prin aceea că egoismul lui primitiv, animalic, a fost înfrânt. In sufletul omenesc, civilizaţia a creat sentimente de o esenţă superioară — mila, caritatea, spiritul de sacrificiu — care nu mai îngădue omului cu adevărat civilizat să privească cu nepăsare suferinţele semenilor săi. El simte dorinţa de a le veni în ajutor, iar satisfacerea acestei dorinţi îi procură cea mai adâncă şi mai aleasă mulţumire.

Din această admirabilă dorinţă a oamenilor civilizaţi de a împiedica sau de a alina suferinţele semenilor lor, s'au născut nenumărate instituţiuni de asistenţă socială cărora atâţia oameni se dedică cu adevărată pasiune, contribuind cu munca, cu averea şi de multe ori chiar cu viaţa lor.

Astfel de instituţii sunt şi *societăţile de salvare a naufragiaţilor*. In toate ţările civilizate, oameni de bine, oameni cu suflet generos, s'au gândit şi la acei bieţi marinari sau călători, care în luptă cu o mare înfuriată şi perfidă se găseau lipsiţi de orice posibilitate de salvare în cazul unui naufragiu. Fără a mai vorbi de atâtea naufragii care se întâmplau în largul mării şi de care uneori nici măcar nu se mai afla, nenumărate drame se desfăşurau însă pe coastă, în văzul celor de pe ţărm — de multe ori părinţi, soţii şi copii — care asistau îngroziţi şi neputincioşi cum bieţii marinari, aruncaţi cu corabia lor pe o stâncă sau pe un banc, se sfârşeau într'o groaznică agonie fără nici o posibilitate de salvare.

De sigur, în astfel de împrejurări se găsesc de multe ori voluntari, suflete de elită, care într'un avânt de devotament şi de curaj, înfruntă furia mării, cu slabe mijloace improvizate, riscându-şi viaţa pentru a salva pe aproapele lor. Dar ce poate oare curajul individual şi devotamentul cel mai admirabil atunci când îi lipsesc armele cu care să poată lupta contra unei mări deslănţuite ? ! Şi astfel, de cele mai multe ori, salvatorii căzeau şi ei victime !

Indureraţi de aceste drame, care pe vremuri erau nenumărate, oameni caritabili şi devotaţi binelui, s'au hotărât să întreprindă organizarea unor mijloace speciale de salvare a naufragiaţilor. Onoarea acestei generoase iniţiative revine Angliei. Curând, frumosul exemplu a fost urmat de alte ţări din Occident. Iar atăzi, nici o ţară civilizată de pe glob nu mai este lipsită de organizaţii de asistenţă a naufragiaţilor.

Cu ajutorul ştiinţei şi cu contribuţia oamenilor având experienţa mării s'a reuşit a se realiza diverse instrumente speciale pentru operaţiuni de salvare şi tot deodată acele minunate *bărci de salvare*, nescufundabile şi nerăsturnabile, pe care Englezii le-au botezat *„life-boats"* (bărcile vieţii), şi care pot înfrunta marea pe orice vreme. Dealungul coastei, în punctele în care activitatea maritimă este mai intensă şi în cele în care coasta are o conformaţie periculoasă pentru navigatori, s'au înfiinţat aşa zisele „staţiuni de salvare" prevăzute cu bărci de salvare şi cu toate instrumentele speciale pentru salvare. Graţie lor, naufragiile în apropierea coastei nu mai au întotdeauna un desnodământ tragic ca pe vremuri, şi multe vieţi omeneşti au fost salvate de aceste staţiuni. In Anglia se cifrează la aproape 62.000 numărul naufragiaţilor salvaţi, în Franţa la peste 30.000, şi tot astfel în celelalte ţări, mii şi zeci de mii de naufragiaţi şi-au datorit salvarea acestor caritabile organizaţii.

In toate ţările, aceste organizaţii îşi datoresc existenţa aproape numai iniţiativei şi contribuţiei particulare. In această privinţă, exemplul cel mai strălucit îl dă tot Anglia : Societatea engleză *Royal National Life Boat Institution* — care se susţine *numai din contribuţiuni voluntare* — are un buget anual de 250.000 lire sterline, (circa 140 milioane lei), iar fondul ei de rezervă a atins formidabila cifră de 112.000.000 lire sterline, (circa 60

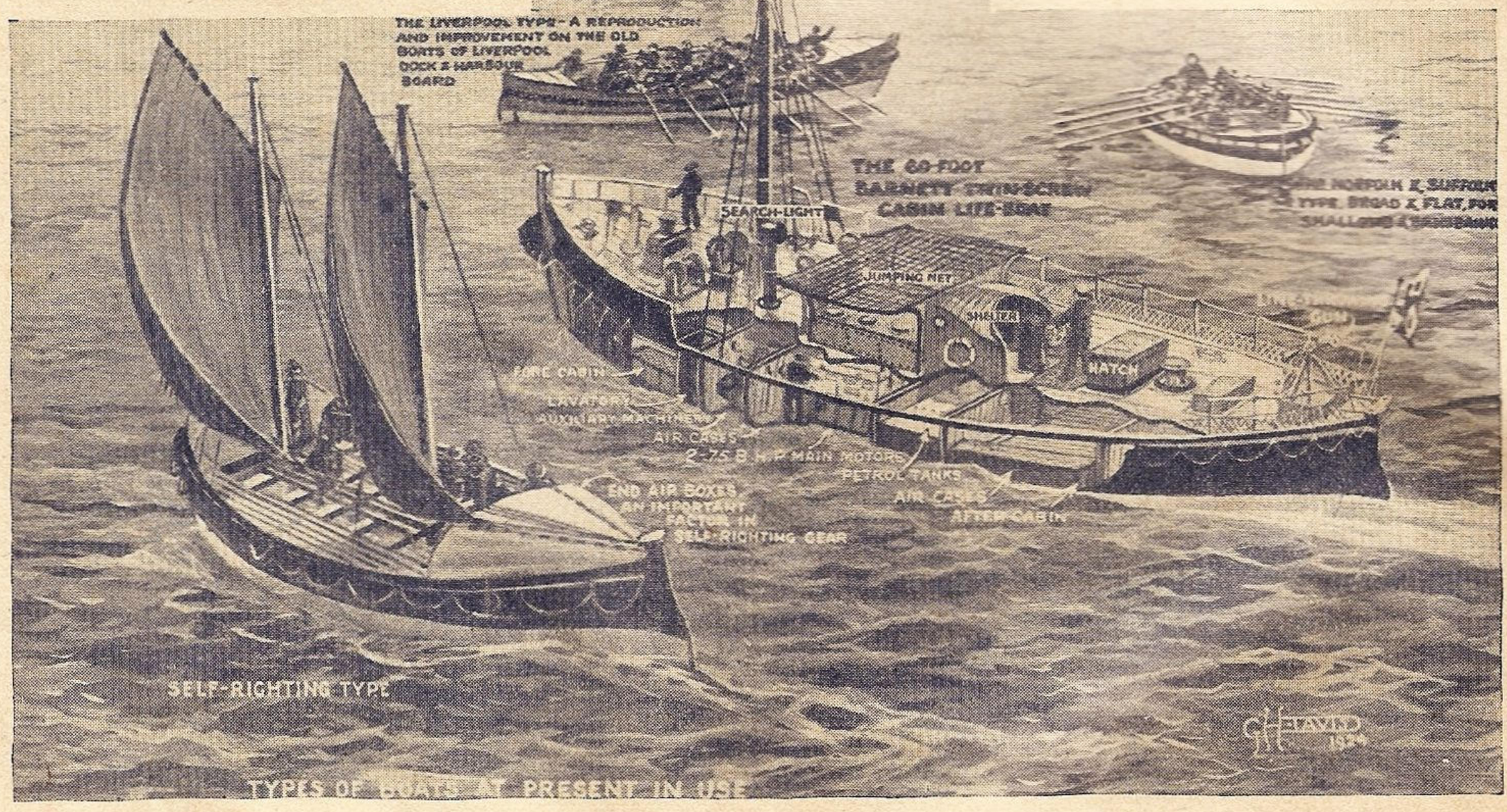
Trăsăturile dinstincte ale marinarului sunt: sânge rece, abnegaţie, suflet drept şi inimă largă. Perfidia, trădarea sunt rare printre marinari.

Barral

miliarde lei). Tot astfel și în celelalte țări, organizațiile de salvare s'au creat numai din inițiativă particulară, iar fondurile respective provin în cea mai mare parte din contribuțiuni voluntare.

Pretutindeni în fruntea acestor organizații se află cele mai de seamă personagii. In Anglia spre ex. societatea de salvare lucrează sub patronajul Regelui și al Reginei și toți fruntașii țărei — miniștri și foști miniștri, amirali, generali, mari bancheri, mari industriași, etc., etc., fac acesta de reciprocitate internațională a fost de altfel accentuat și în Conferințele Internaționale pentru studiul mijloacelor și regulilor de salvare. La a doua conferință de acest fel, care a avut loc în 1928, s'a subliniat de către participanți că opera de asistență a naufragiaților este expresia unei înalte aspirațiuni a civilizației moderne și s'a manifestat satisfacția că aproape toate națiunile și-au îndeplinit această datorie de umanitate.

*



Tipuri de bărci de salvare englezești: cu rame, cu pânze și cu motor. A se observa la cea cu motor plasa pentru prinderea celor ce se aruncă de pe puntea vasului naufragiat, proectoare, târgi, etc.

parte dn comitetele de acțiune și aduc cu însuflețire contribuția lor morală și materială. Tot așa în Franța, unde Președintele Republicei este președinte de onoare al societății de salvare și tot așa în toate celelalte țări.

Prin natura obiectului lor, organizațiile de salvare a naufragiaților au un caracter de asistență internațională, căci ele servesc naufragiaților de orice naționalitate. Cu atât mai categorică este dar obligația oricărei națiuni civilizate de a poseda o astfel de organizație. Caracterul

Această datorie România nu și-a îndeplinit-o până acum.

In anul 1929, din îndemnul însuflețit și generos al A. S. I. Archiducesa Ileana de Habsburg — pe atunci Principesă a României — s'a constituit sub Președinția Sa un comitet de inițiativă care a făcut primele încercări de organizare a unei societăți de salvare a naufragiaților. Un apel la obolul public a fost lansat atunci și s'au strâns oarecare fonduri. Insuficiența acestora și dificul-

Marea înalță sufletele, Virtuțile eroice care se găsesc mai rar la uscat, aci le întâlnim la tot pasul.

(C. Amiral C. Buholtzer)

tăți de ordin general au împiedecat însă realizarea scopului propus, și astfel au mai trecut alți patru ani fără ca România să-și îndeplinească această datorie de umanitate.

In această situație s'a produs intervenția salutară a Majestății Sale Regele Carol II. Regele nostru, animatorul neobosit și îndrumătorul luminat al tuturor inițiativelor sănătoase în țara noastră, constatând această defecțiune a României de la îndeplinirea unei atât de importante datorii umanitare și internaționale, a luat hotărârea de a activa El însuși pentru cât mai grabnica realizare a unei organizații românești de salvare a naufragiaților. Și astfel, la 14 Iunie 1933, sub Președinția activă a Majestății Sale Regele Carol II, a luat ființă societatea noastră *„Societatea de Salvare a Naufragiaților în Apele Teritoriale Românești"* sau pe scurt denumită *„Salvamar"*.

Inițiativa regală a găsit înțelegere și concurs în primul rând din partea Guvernului și a Parlamentului : O taxă de salvare, pe vapoarele care ating porturile Dunării maritime, a fost înființată printr'o lege specială în favoarea societății noastre. Prin aceeași lege, o subvenție de lei 1.000.000 anual s'a acordat societății noastre ca o contribuție din partea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

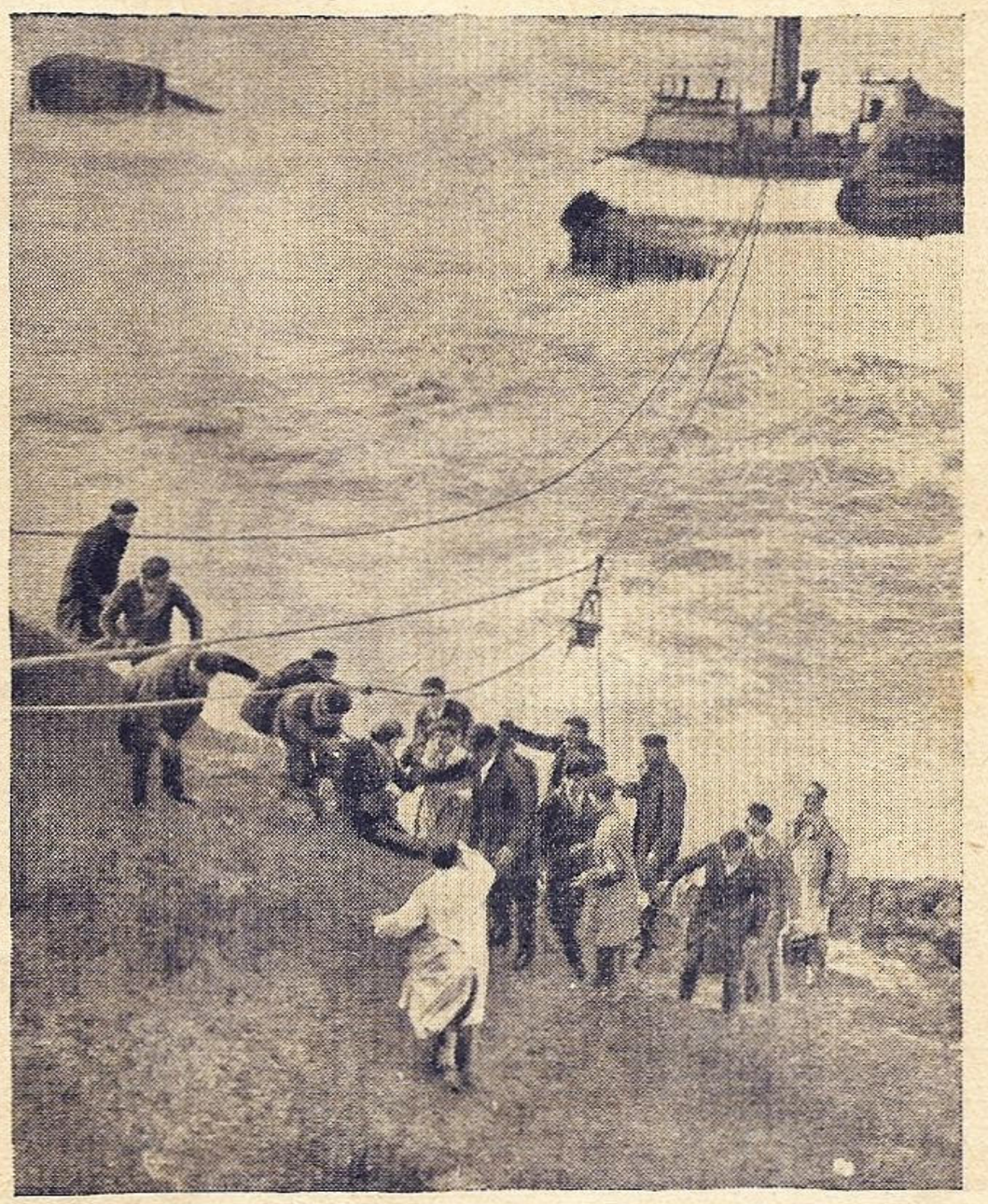
Pe de altă parte, Banca Națională a României, prin Guvernatorul ei d-nul Constantin Angelescu, cu adâncă înțelegere a însemnătății morale a unei astfel de organizații, a acordat societății noastre o subvenție anuală de lei 400.000, iar în acelaș timp i-a oferit concursul ei activ și permanent : Prim Vice-Președinte al societății noastre, cu atribuțiuni permanente de conducere, este de drept Guvernatorul Băncei Naționale a României.

*

Totalul resurselor arătate mai sus — însumând anual 2—2½ milioane lei — este cu totul insuficient pentru atingerea scopurilor societății noastre. Venituri mult mai importante sunt necesare spre a putea păși la realizări practice pe baza unui program cât de modest. De aceea, societatea noastră — urmând exemplul societăților similare din toate celelalte țări — apelează acum la contribuția publică, — sperând că astfel, cu obolul celor mulți, va reuși să înfăptuiască opera de umanitate ce și-a propus.

Apelul nostru prezent se adresează tuturor locuitorilor acestei țări — bărbați, femei și copii — fără deosebire de avere. Sărac și bogat, fiecare să dea după posibilitățile sale. Cei care au mult să dea mai mult, cei care au puțin, să dea cât de puțin. Obolul fiecăruia, oricât de modest ar fi, va ajuta poate într'o zi să salveze viața unor marinari sau călători ce s'ar afla în primejdie de naufragiu. Gândul acesta să fie un îndemn, și fiecare să înțeleagă, că dând, îndeplinește un act de înaltă caritate.

Societatea noastră va fi bucuroasă de a primi orice obol, oricât de modest. Sumele respective ni se vor trimete prin mandat poștal. O listă se va publica în fiecare an, arătând sumele donate și numele donatorilor. Societatea noastră va fi însă și mai bucuroasă dacă cei care se interesează de această operă de umanitate vor consimți să participe în mod activ la realizarea ei, înscriindu-se



Salvarea unor naufragiați de pe vasul *„Knebworth"* cu ajutorul unei stații de salvare. Cei în alb sunt medici.

ca membri în societatea noastră. Statutele societății și informațiunile necesare vor fi trimise oricui la cerere în acest scop.

*

Așa dar, locuitori ai României, dați-vă obolul pentru cei care călătoresc pe mare. Printre ei vor fi poate frați sau prieteni de ai voștri. Și în orice caz oameni ca și voi, cărora viața le este scumpă ca și vouă. Ei vă vor binecuvânta, când — la vreme de primejdie — vor fi salvați grație obolului vostru. Iar voi, în cugetul vostru, veți găsi răsplata, în mulțumirea de a-i fi ajutat !

„SALVAMAR".

Marea dă posibilitatea popoarelor de a-și verifica energia și calitățile rassei.

(C. Amiral J. Bălănescu)

Tratatele de Navigaţie dela Utrecht (1713)

Războiul de succesiune provocat de suirea regelui Filip al V-lea pe tronul Spaniei, angaja Franța să combată o puternică coaliție formată din Anglia, Austria și Olanda.

In acest lung război (1701—1712), armatele lui Ludovic al XIV-lea, deja obosite de războaiele anterioare ale Regelui-Soare au înscris în istorie principii, cari formează tradiție în armata franceză :

Dacă una sau mai multe victorii nu constrâng inamicul să depună armele, nici una sau mai multe infrângeri nu trebuie să demoralizeze patria, înaltul comandament, soldatul. Cine are răbdare mai multă şi putere de rezistență mai mare câştigă războiul.

Afară de tratatele de „pace şi amiciție perpetuă", încheiate de Franța separat cu fiecare din inamicii săi, se mai semnează la Ultrecht și trei *Tratate de navigație și comerț,* cari prezintă un interes cu totul special pentru refacerea Europei ajunsă la o depresiune economică poate mai grozavă celei ce urma războiul de 30 ani din secolul trecut.

Aceste tratate de navigație și comerț s'a încheiat între
Franța și Anglia,
Franța și Olanda și
Anglia și Spania.

Primul din aceste trei tratate e poate actul diplomatic cel mai important din istoria Marei Britanii. El e considerat ca fundamentul supremației maritime a Angliei şi poartă titlul :

„Traité de navigation et de commerce, entre la trés-Excellente et la trés Puissante Princesse Anne, par la grace de Dieu, Reine de la Grande-Bretagne, de France et d'Irlande et le trés-Excellent et trés-Puissant Prince Lɔuis XIV, par la grace de Dieu, Rois trés-Chrétien. Conclu à Utrecht le 31 Mars (11 Avril) de l'an 1713".

Acest tratat acordă din primul său articol, navigațiunei, acea „plină și întreagă libertate", care urma să salveze Europa de foame, să o îmbogățească, să civilizeze lumea întreagă, dar și să ridice comerțul și puterea maritimă a Angliei la un potențial echivalent supremației.

Dar la 1700 drumurile sunt lungi, săptămâni și luni de zile le trebuiau corăbiilor să ducă mărfurile pe cari „liber e de acum înainte să le schimbe orice cetățean şi ori unde va voi". Şi dacă flotele de război cresc ca să le apere de piraterie, comerțul nu putea lua avânt de cât ferindu-l și de grija capturei și sechestrului oficial inerent conflictelor politice cari puteau, cu toate asigurările solemne de pace şi amiciție perpetuă prevăzute în tratate, să se ivească dintr'o zi pe alta.

De aceia articolul 2 din tratatul de navigație şi comerț, dă un termen de 6 luni de la momentul rupturei relațiunile diplomatice, și toată garanția, ca negustorii să se poată retrage cu „familiile, bunurile, mărfurile şi efectele" lor și să le și transporte unde vor și după bunul lor plac. In acest interval ei mai au dreptul să-și vândă tot ce le aparține, dacă vor, fiind în întregime ocrotiți de legile cari urmau să se decreteze pentru punerea în practică a tratatului.

Pentru a complecta prevederile art. 2 și pentru a pune capăt obiceiul timpului, articolul 3 interzice cetățenilor ambelor state orice acte ostile sau de represalii, pe uscat sau pe apă.

Așa se caută a se pune bazele încrederei reciproce, a dreptului de proprietate și a posibilității nestânjenite de nimeni a efectuării schimbului, fără de cari nu se poate concepe noțiunea comerțului, și nici îndreptarea crizelor economice.

Permisurile de import și export ca și pașapoartele cu vize complicate și costisitoare au împiedicat în toate timpurile relațiunile comerciale. De aceia articolul 4 permite supușilor ambelor state să intre și să circule pe toate mările, fluviile, ori unde pe uscat, în porturi, în locurile fortificate sau nu, liberi fără „licență sau pașaport general sau particular".

Excese de taxe și impozite speciale, formând o altă piedică navigației și comerțului, negustorul francez sau englez — conform articolului 5 — poate să se stabilească cu familia sa ori unde va voi în ambele state, să cumpere, să depoziteze și să vândă fără a mai fi impus. după hotărârile și bunul plac al autorităților locale.

Acelaș articol garantează libertatea și exercițiul cultului în orice religie — chiar în cele tolerate până acum de lege — și permite înmormântarea în orice loc ales de familia defunctului în teritoriul ambelor state.

Articolul 6 — ca o complectare a celui precedent — oprește perceperea de alte impozite afară de taxele vamale și cele prevăzute în tablourile ce urmează a se afișa pe toate piețele ambelor regate. Funcționarii cari se vor abate de la acest articol, vor suferi rigorile legei responsabili fiind — conform însuși textului tratatului — de restituirea impozitelor înjust percepute, cu întreaga lor avere.

In afară de datoriile sau crimele urmărite de lege, articolul 7 nu admite arestarea comercianților sau a navigatorilor, nici sechestrul navelor sau mărfurilor lor, chiar sub pretextul prestării unui serviciu public, de rechiziție sau captură.

Articolul 8 acordă supușilor ambelor regate facultatea de a se bucura de clasa națiunei cele mai favorizate și repetă că se pune capăt la perceperea de impozite și orice taxe pentru „tot ce privește navigația și comerțul".

Tariful protecționist, introdus în 1664 în Anglia și Franța pentru a tămădui efectele teribilei crize economice provocate de războiul de 30 ani, terminat în 1648 (istoria se repetă mereu, căci aceleași cauze produc fa-

tal aceleași efecte și omenirea le uită după fiecare mare război), constituind o adevărată barieră pentru schimburile de mărfuri, a distrus comerțul și a dus la o adevărată ruină economică.

A trebuit să treacă o jumătate de secol de experiențe penibile, a trebuit să intervină un război atât de lung și dezastruos ca lumea să ia măsuri de abolirea sistemului și să introducă regimul liber schimbist care introduce libera concurență, satisface lipsurile de oriunde, eftinește viața, încurajează spiritul inventiv, productiv, întreprinzător, renaște încrederea, reface creditul, îmbogățește lumea.

Tratatul de navigație și comerț din 1713, prin al IX-lea al său articol, are marele merit de a desființa tristul regim din 1664. Liber va fi de acum înainte importul și exportul dintre ambele state. Totuși, pentru a satisface dorinței exprese a Franței, zice tratatul, pentru unele produse franceze ca lâna, zahărul, peștele sărat și produsele de balenă precum și pentru unele produse engleze, o comisiune specială mixtă se va întruni la două luni după ratificarea tratatului pentru ajustarea unui modest tarif vamal.

Și prin articolul următor se acordă și negustorilor englezi dreptul de a vinde tutun în Franța sub clauza națiunei cele mai favorizate.

Articolul al XI-lea e acela care umflă din nou pânzele navelor ce șomau de atâția ani în porturi, din cauza enormelor taxe de intrare și cheiaj impuse, 50 de Țoli în Franța și 5 silingi în Anglia de tona de capacitate a vasului, indiferent dacă e gol sau încărcat. E natural ca astfel de politică economică nu putea duce de cât la desființarea comerțului maritim. In fine se desființează aceste taxe și se decretează libertatea navigațiunei.

Și ca să se meargă mai departe, articolul 12 nu mai obligă pe armatori să depindă de tarifele de descărcare și încărcare impuse de sindicatul hamalilor din ambele state, cari adăugate la taxele de navigație arătate mai sus, anihilase navigația și comerțul și ridicase indicele de scumpete a produselor celor mai elementare la prețuri inabordabile. Libertate complectă se dă armatorilor, de a face de aci înainte operațiile de încărcare și descărcare, sub protecția legilor, cu propriul lor echipaj, în caz că nu se înțeleg cu hamalii din port.

Articolul 14 împiedică autoritățile de a sechestra vatare a marinarilor și armatorilor decedați în ambele state.

Articolul 14 împiedică autoritățile de a secfestra vasele sau navigatorii pentru litigiile de natură civilă. Totuși magistratul locului poate cere declarații scrise sub prestare de jurământ, membrilor echipagiilor înainte de plecarea navei.

Art. 15 asigură libertatea ținerei registrelor și jurnalelor în orice limbă. Ele nu sunt supuse legei timbrului, sunt libere de orice taxe și nu pot fi reținute de justiție de cât numai în caz de bancrută.

Ca să se asigure caracterul pacific și de alianță al acestui tratat și pentru ca dezvoltarea comerțului și îndreptarea situațiunei economice să contribue și ele la evitarea pe viitor a conflictelor armate, art. al XV-lea mai conține un aliniat destinat a împiedica vânzarea în Franța si în Anglia a oricăror mărfuri sau prize aparținând supușilor oricărei puteri cari se vor afla în conflict armat cu unul din cele două regate aliate. Echipagiile navelor în chestiune nu vor putea fi aprovizionate sau complectate în Anglia și Franța, sau în coloniile lor.

Art. 16 dispensează vasele și mărfurile aflate în tranzit de orice impunere.

Articolele 17 și 18, garantează libertatea navigației și comerțului ambelor state chiar în timp de război. Dacă inamicul unuia din cele două regate, nu poate vinde sau cumpăra pe teritoriul francez sau englez, navigatorii acestor din urmă două puteri pot transporta și vinde în libertate produsele și mărfurile lor, afară bine înțeles de cele cari formează capitolul contrabandei de război enumerate la articolul 19.

Acest articol spune textual :

„Sub acest nume de contrabandă sau de mărfuri prohibite se înțelege : Armele de foc, tunurile, bombardele, fuseele și tot ce depinde de focurile de artificii, pulberea de tun, fitilurile, bombele, baionetele, spadele, sulițele, halebardele, mortierele, muschetele, gloanțele, căscile, caschetele, rețeaua de chiurasă, chiurasa și altele armături asemănătoare pentru echiparea soldatului, scuturile, tecile de pistoale, caii cu tot echipamentul lor precum și orice instrument de război de orice natură ar fi el".

Și ca să se precizeze mai bine, articolul 20 enumeră mărfurile cari nu sunt socotite ca de contrabandă :

„Țesăturile de lână, ață, mătase, bumbac și alte materii, tot soiul de îmbrăcăminte, aurul, argintul, în monete sau altfel, cositorul, fierul, plumbul, arama, bronzul, cărbunele, grâul, orzul, și tot felul de grâne și legume, tutunul și tot soiul de condimente, carnea sărată și afumată, peștele sărat, brânza, untul, untdelemnul, vinul, zahărul, toate felurile de săruri, și în general toate proviziile necesare vieței omului ; în plus toate felurile de bumbac, cânepă, in, rășinele solide sau lichide, pânzele proprii fabricațiunei velelor, ancorele, arboradele, șcândurile, stâlpii de orice arbori și toate lucrurile servind la repararea navelor ca și orice alte mărfuri cari nu au încă forma unui instrument propriu războiului, pe uscat sau pe apă.

Toate aceste mărfuri — continuă textul — ca și cele neprevăzute mai sus, sunt considerate ca mărfuri libere și pot fi vândute de supușii ambelor state aliate oricărui inamic al unuia din cele două regate și transportate ori unde, afară de piețele aflate sub stare de asediu.

(Va urma) *Căpt. C-dor* N. STERIOPOL

SALVAREA NAUFRAGIAŢILOR

— MIJLOACE DE SALVARE —

Capt. Comandor (R) Emil Oprişanu

In articolul trecut, am văzut istoricul salvărei şi modul cum ea funcţionează actualmente în acele ţări unde are o organizare caracteristică.

In articolul de faţă, vom descrie materialul care serveşte la salvare, modul cum este pus în acţiune, precum şi organizarea technică

1. Barcă de salvare cu motor a „Soc. Centrale de Sauvetage des Naufragés".

a staţiunilor, încheind cu o scurtă privire de ansamblu asupra salvărei la noi în ţară.

I. *Barca de salvare.* Primele bărci de salvare par a fi apărut către sfârşitul sec. XVIII-lea şi începutul celui de al XIX-lea : *Amiralul Sidney-Smith,* construi, către 1800 o barcă numită „The Crabe", pe care o încercă la Dover ; ea ţinu marea pe toate timpurile, dar nu fu întrebuinţată.

Primul care a construit o barcă de salvare, care să aibă reale calităţi şi să fie adoptată, a fost englezul *Lionel Lukin,* carosier de meserie dar pasionat de mare ; în 1784 transformă o iolă norvegiană, făcând-o insubmersibilă prin chesoane cu aer laterale şi la extremităţi, adăogându-i şi o chilă de fer pentru stabilitate, iar în 1786, transformă în acelaş fel un „coble" (un fel de barcă cu fundul plat), model care fu adoptat.

In 1789, membrii clubului „Gentlemen of the Law House", instituind un concurs pentru cea mai bună barcă de salvare (vezi articolul nostru precedent), fură reţinute : a) modelul lui *William Woodhave,* pictor şi profesor de canto, a cărui barcă avea principiul redresărei automate, pretutindeni adoptat mai târziu ; b) modelul lui *Henri Greathead,* singurul constructor de bărci care se prezentase la concurs ; barca sa numită „Original", lansată în Ianuarie 1790, era lungă de circa 10 metri şi avea o chilă curbă de fer de 10 cm. grosime, iar în lungul copastiilor (şi în interior) era o bandă de plută de 30 cm. grosime, care se scobora până la nivelul bancurilor ; în afară, avea apărătoare de plută. Barca aceasta avea însă defectul că odată răsturnată nu se putea redresa ; „originalitatea" ei consta în înlocuirea chesoanelor cu aer, ale lui Lukin, prin cămăşi de plută.

La 1807, *Lukin* întocmi planurile primei bărci de salvare cu vele, model care şi astăzi este în favoare în unele regiuni din Anglia.

In 1849, Ducele de Northumberland, Amiral în marina Britanică şi prezident al lui Royal National Lifeboat Institution, în urma pierderei bărcei de salvare *„Providence"* (de care s'a vorbit în articolul precedent) deschise un concurs de planuri, dotându-l cu un premiu de 100 lire sterline. Premiul fu câştigat de *Beeching,* a cărui barcă de salvare este prototipul bărcilor de salvare moderne, având aplicat procedeul de redresare automată (conceput de Woodhave în 1789). Astăzi, aproape jumătate din bărcile de salvare britanice sunt construite după sistemul Beeching.

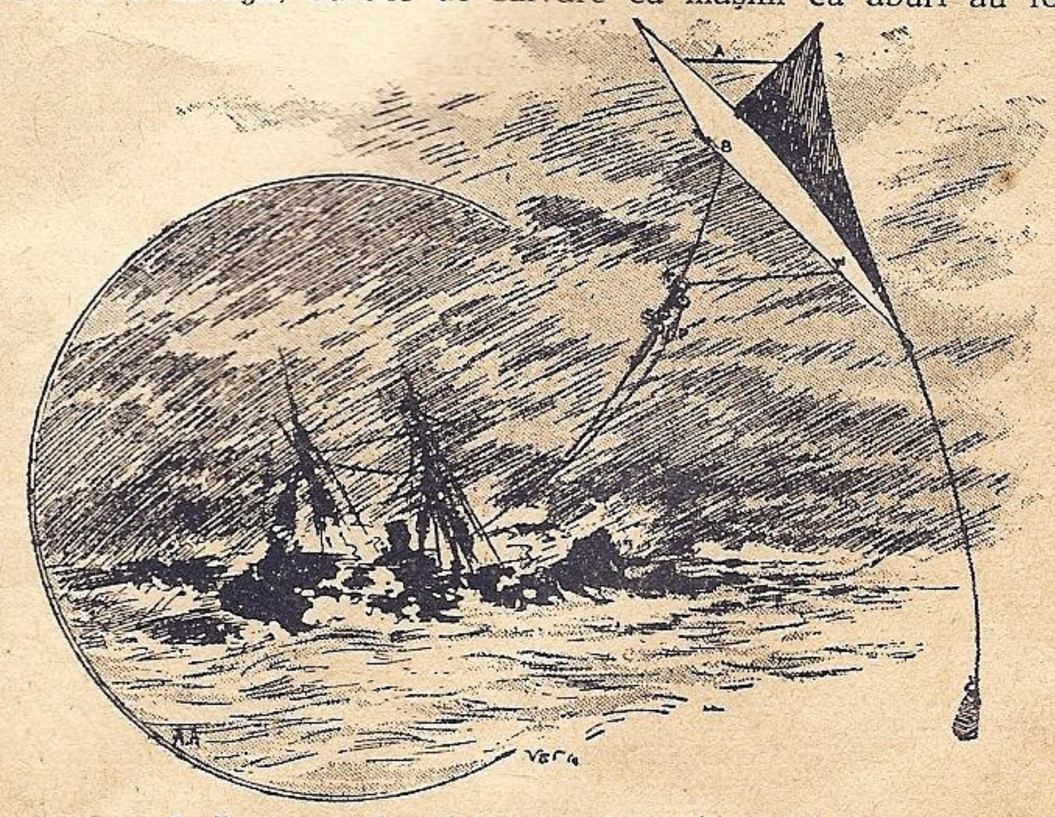
Relativ recentă este barca de salvare sistem *Peake,* care e caracterizată prin chesoane de aer la extremităţi, dar această barcă se poate întâmpla să nu se redreseze, odată răsturnată.

Francezii au un rival foarte reuşit al bărcei *Peake,* şalupa tip *Mouë,* tot cu redresare automată, dar bazată pe un alt principiu mai eficace : asimetria celor 2 borduri ale imbarcaţiunei, unul singur fiind prevăzut cu chesoane de aer ; ea este echilibrată de o chilă de fer de 370 kgr. Barca *Mouë,* este insubmersibilă şi cu redresare imediată.

După câtva timp s'a adoptat, atât în Anglia cât şi în Franţa, un nou sistem de barcă de salvare, în care chesoanele de aer sunt aşezate la extremităţi, iar evacuarea apei imbarcate se face prin tuburi transversale prevăzute cu clapeţi (supape) cari se deschid dinnăuntru în afară, pentru a lăsa să se scurgă apa imbarcată, asigurând astfel o perfectă etanşeitate.

Către 1890, s'a experimentat cu succes barca de salvare cu vele franceză tip *Henry,* cu o mare putere de redresare ; ea e prevăzută cu un derivor (sau chilă falşă), lestat cu plumb şi aflat într'un puţ ; derivorul poate fi manevrat de un singur om cu un mic vinci, pe modelele mai mari. Această chilă falşă, alcătuită din 2 plăci de tablă groasă, susţinând lestul de plumb, poate intra în interiorul bărcei, atunci când ea e trasă la uscat, ori pentru navigaţia pe funduri mici. Puţul derivorului este la 22 cmc. sub picioarele echipajului şi prin acest dispozitiv, apa imbarcată tinde să se scurgă la nivelul mărei, aşa că golirea se face aproape imediat. Dublul fund etanş, care constitue flotorul bărcei, este compartimentat, astfel ca să asigure flotabilitatea necesară, putând servi şi ca depozit. Ori care ar fi presiunea vântului pe vele, presiunea apei asupra tablelor derivorului, se opune întotdeauna răsturnărei. Toate experienţele făcute, au dovedit că această barcă este practicamente înşavirabilă şi insubmersibilă, constituind cel mai bun model de barcă de salvare actuală.

De asemeni în 1890, s'a lansat prima barcă de salvare propulsată prin maşină cu aburi, dar odată cu apariţia motoarelor, cu imensele lor avantagii, bărcile de salvare cu maşini cu aburi au fost



2. Lansarea bandulei cu ajutorul unui zmeu.

detronate. Prima barcă cu motor, a fost construită în Anglia şi pusă în serviciu în 1904.

In Anglia, barca de salvare cu motor modernă tip *Barnett,* are 2 motoare a 80 cai cu 2 elici ; este divizată în compartimente e-

tanşe, din cari 15 mari şi 100 mici. Are 2 cabine, cari pot primi fiecare între 50—60 persoane; pe mare liniştită, poate duce 300 pasageri pe punte, iar pe timpul cel mai rău posibil, poate lua la bord 150 pasageri, în afară de echipaj. Raza de acţiune cu 8 noduri, este de circa 500 mile.

Bărcile de salvare americane cu motor, au caracteristicile următoare: lungime circa 12 m., lărgime maximă circa 3 m., pescaj circa 1 m., chesoane de aer la extremităţi, compartimente etanşe, motorul de 44 cai, la mijloc, elice şi cârmă protejate, evacuarea apei şi redresarea automate, combustibil circa 700 litri, greement: trincă şi velă mare, corp de lemn, viteză 9 noduri.

In afară de acestea, serviciile americane mai au un tip de barcă de salvare, specială pentru brizanţi, având caracteristicile următoare: lungimea circa 9 metri, lărgime aproape 3 m., pescaj circa 70 cm., compartimente etanşe la extremităţi, evacuare şi redresare automate, motor de 20 cai la centru, semi-tunel pentru elice, cârmă demontabilă externă, rame, fără vele, corp de lemn, combustibil circa 100 litri, viteză 8 noduri.

Norvegienii au un tip de vas de salvare apropiat nevoilor lor: un „ketch" (cuter cu bate pupa la extrema pupă, dar înaintea cârmei), construit din stejar şi pin, puntat, cu dublă cocă etanşă divizată în 4 compartimente etanşe.

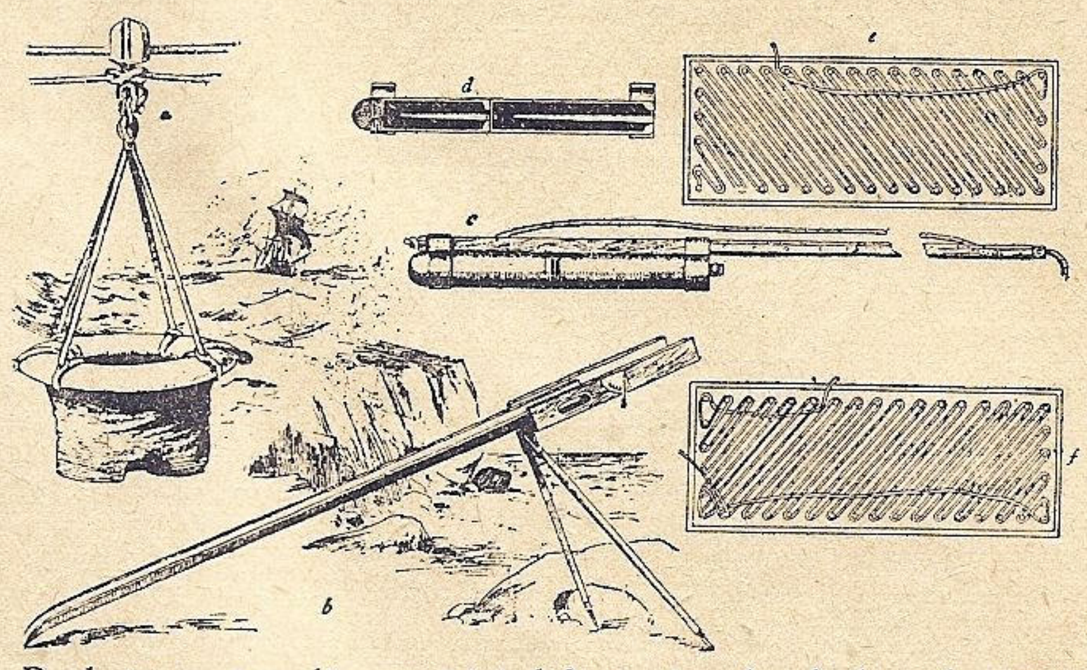
Acestea fiind principalele tipuri de imbarcaţiuni de salvare, să vedem acum cari sunt condiţiunile ce trebue să îndeplinească o perfectă barcă de salvare.

Aceste bărci, având de îndeplinit o misiune cu totul specială — fiind nevoite să iasă pe orice vreme şi de obicei în timpul celor mai mari tempeste — e natural ca construcţia lor să fie astfel concepută. încât să le permită a înfrunta cele mai mari riscuri la cari ar fi supuse în furtuni. Condiţiile sunt: 1) să aibă o foarte mare flotabilitate, realizată în majoritatea cazurilor, prin chesoane cu aer; 2) să aibă o bună stabilitate: un vas de salvare care ar rula prea tare, ar face imposibil ramatul, ramele vor fi rupte, iar oamenii aruncaţi în mare. Stabilitatea poate fi realizată, fie dând o mai mare lărgime bărcei, fie prin largi chesoane laterale, fie prin lest; cel mai bun procedeu este lestul, celelalte două având inconveniente serioase; 3) o mare facultate de redresare, pantru a-şi reveni imediat când ar fi înclinată de valuri, ori chiar răsturnată;

3. Puşca port-saulă.

4) trebue să poată evacua cât mai repede apa ce imbarcă: cu toată redresarea automată, apa imbarcată continuu, va stânjeni şi obosi de moarte echipajul, cari de multe ori luptă zeci de ore în furtună; 5) trebue să fie rapidă chiar pe o mare demontată: depărtarea locului naufragiului de staţiune, cere neapărat aceasta; 6) trebue să poată fi uşor lansată la apă şi suită la mal; 7) să fie extrem de solid construită; 8) să aibă loc pentru cât mai mulţi oameni în afară de echipaj.

Pentru bărcile de salvare cu motor, mai trebuesc adăogate şi următoarele condiţiuni speciale: 1) compartimentul motorului să fie absolut etanş, pentru ca în caz de răsturnare ori umplere a bărcei cu apă, aceasta să nu vie în contact cu motorul, stânjenindu-i funcţionare ori oprindu-l; 2) ventilaţia să fie cât mai bună,



4. Racheta port-saulă, cu tripiedul ei şi colacul de salvare cu pantaloni.

pentru ca gazele produse de motor să nu incomodeze pe ocupanţi; 3) motorul să poată funcţiona întotdeauna la maximul de putere, pe cea mai rea mare, fără ca să fie nevoe de a se reduce viteza bărcei; 4) motorul să funcţioneze perfect şi ungerea să se poată face ori care ar fi înclinarea bărcei; 5) trebue să aibă un dispozitiv automat pentru a opri motorul, în momentul când barca se răstoarnă, pentru ca aceasta să nu parcurgă o prea mare distanţă în această poziţie; 6) aşezarea motorului la bord nu trebue să micşoreze întru nimic facultatea de redresare a bărcei şi nici aptitudinea de a naviga la nevoe cu vele (în caz de avarie a motorului); 7) motorul să nu ocupe prea mult spaţiu, în detrimentul locului pentru naufragiaţi.

II. *Rachete, etc.* Când am vorbit de naufragii, am arătat că sunt cazuri când vasul naufragiază în apropierea imediată a coastei, dar naufragiul este de aşa natură, încât oamenii nu s'ar putea refugia la uscat, din cauza brizanţilor, riscând a fi zdrobiţi, iar bărcile de salvare nu se pot apropia, fie din cauza brizanţilor, fie din cauza stâncilor.

In aceste cazuri, barca de salvare nu este de nici un folos, neputând fi întrebuinţată, aşa că ingeniozitatea umană a purtat asupra găsirei altor mijloace de salvare, cari să poată stabili legătura între vas şi coastă, atunci când distanţa nu depăşea circa 100 m. Legătura — consistând dintr'o parâmă cu ajutorul căreia se pot salva oamenii — poate fi dată fie dela uscat fie dela vas, dar de obicei este dată dela coastă, căci dela bordul vasului naufragiat este aproape imposibil, atât din cauza oscilaţiunilor cât şi din cauza panicei.

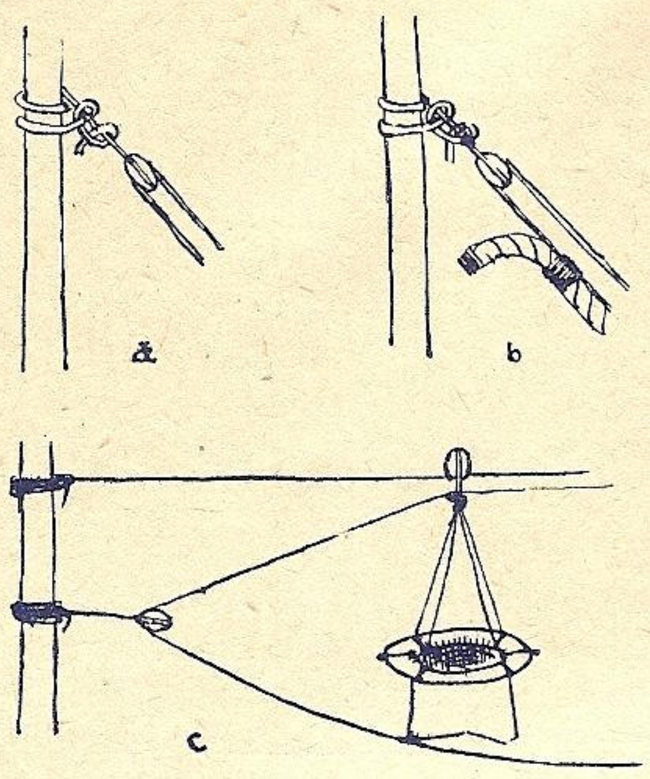
Unul din primele procedee, a fost acela imaginat de Locotenentul *Nares* din marina britanică, care întrebuinţa un zmeu de care era legată o saulă (v. fig. 2): vântul ducea odată cu zmeul şi saula, care era desfăşurată pe măsură. Odată ajuns la ţintă, se trăgea de saulă, cu care se aducea la bord o parâmă rezistentă, ce servea la salvare. Sistemul acesta, avea defectul că nu putea fi întrebuinţat decât dacă vântul era favorabil.

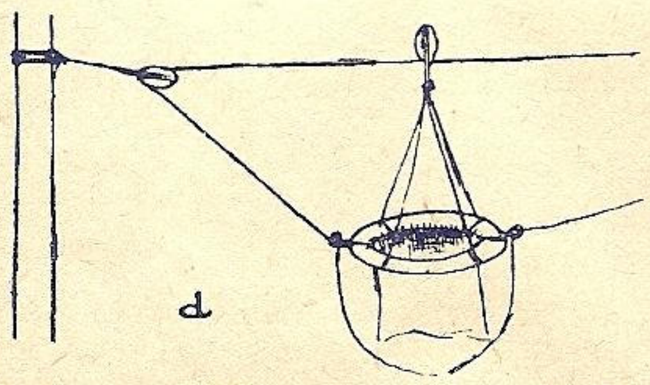
O mare perfecţionare au fost tunul şi puşca port-saulă, iar mai târziu racheta port-saulă. Puşca port-saulă (v. fig. 3, No. 2), arunca un proectil (No. 3) pe care era înfăşurată o saulă, al cărei capăt rămânea la uscat, şi care se desfăşura pe măsură ce progresa proectilul. Tunul port-saulă ori mortierul port-saulă au proectile asemănătoare.

Racheta întrebuinţată pentru a arunca saula, este lansată prin-

tr'un tripod (v. fig. 4. b) ; racheta (v. fig. 4. c, d) trage după sine o saulă care e bobinată special într'un magazin ce rămâne pe uscat (v. fig. 4. e, f). Când se lansează o rachetă, se dă suportului o înclinaţie între 35^9—48^0, care e cea mai eficace, şi se ţinteşte deasupra vasului şi dincolo de el, astfel ca saula să cadă pe punte.

Indată ce saula a ajuns la bord, este apucată de echipaj şi trasă până ce acesta primeşte la bord o macara, având trecută prin raiul (rotiţa) ei, o parâmă cu dublu curent, de o lungime cel puţin egală cu dublul distanţei vasului de coastă. Indată ce macaraua e adusă la bord, e legată de partea cea mai înaltă a vasului (v. fig. 5, a) şi imediat oamenii depe mal leagă de dublin o parâmă re-



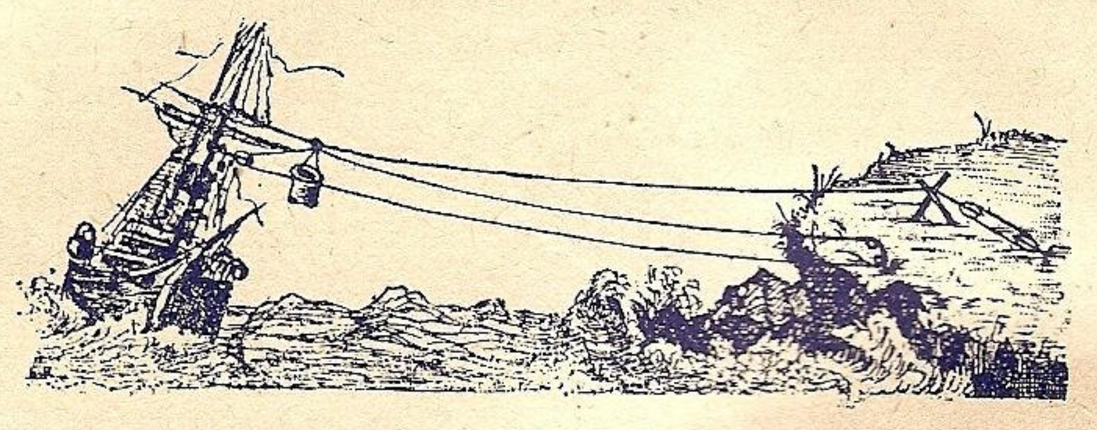


5. Schema instalării unui dute-vino la bord.

zistentă, de o lungime cel puţin cât distanţa dela vas la uscat, trăgând apoi de dublin până ce capătul parâmei ajunge la bord. Indată ce parâma a ajuns lângă macara, e legată deasupra ei, cât mai solid (v. fig. 5, b) şi după aceasta, capătul celălalt e bine fixat la uscat, întinzând parâma. Se fixează apoi un sac de un colac de salvare (v. fig. 4. a) şi acest dispozitiv se suspendă printr'o macara de parâmă, putând luneca în lungul ei ; macaraua este legată apoi de saulă, pentru a servi de manevră (v. fig. 5, c). Trăgând de un curent, celălalt va duce dispozitivul la bord, aci se va sui un om în sac, va fi tras la uscat, şi operaţia va fi repetată până când vor fi salvaţi toţi oamenii. Când starea timpului nu permite trimeterea parâmei, atunci se pune dispozitivul cu macaraua direct pe un curent, iar celălalt serveşte de manevră (v. fig. 5, d). Intreg sistemul se numeşte „du-te—vino" şi funcţionează ca în figura 6 şi cea dela pagina 3.

III. *Staţiunea de salvare.* Este o staţiune în care se găseşte materialul de salvare, pregătit pentru a fi întrebuinţat la nevoe, iar personalul veghează încontinuu, gata a pleca oricând în ajutorul naufragiaţilor.

Echipamentul unei staţiuni cuprinde o serie întreagă de aparate : 1) barca sau bărcile de salvare, în timpul când nu sunt întrebuinţate sunt scoase la mal pentru a fi revizuite, reparate etc. ; cum ele nu pot sta sub cerul liber, e nevoe ca să fie adăpostite într'o remiză preferabil construită din zid ; 2) pentru ca barca să poată fi lesne dată la apă, atunci când staţiunea nu este situată într'un port, unde să fie o grue de manevră, trebue să aibă un plan înclinat, pietruit, prelungindu-se o oarecare distanţă sub apă şi în lungul căruia barca să poată fi dată la apă ; 3) câteodată însă, e nevoe ca barca să fie dusă într'un punct al coastei, de unde să fie lansată, fie că nu există cală de lansare, fie că e imposibil de lansat barca într'un anumit loc, din cauza brizanţilor etc. Pentru a putea fi lansată, oriunde marea e accesibilă, barca de salvare trebue să aibă un car special, pe care să stea totdeauna pregătită în remiza ei ; la acest car se pot înhăma cai — dacă distanţa de parcurs e mare — ori oameni. Cu acest car, barca va putea fi dusă pe uscat în dreptul locului ales, mai repede şi mai sigur decât pe mare ; carul însă serveşte în special pentru a da barca la apă, atunci când staţiunea nu are plan înclinat de lansare. Carul are un fel de cală pe care stă barca ; când se voeşte să se lanseze o barcă, ea este adusă pe car lângă apă, carul e întors apoi cu prova bărcei spre larg, iar oamenii se urcă în barcă şi pun mâna pe rame ; carul e împins încet în apă, până ce barca are apă suficientă : în acest moment se înclină cala pe care stătea barca pe car, aceasta alunecă în apă



6. Legătura dintre nava naufragiată şi uscat printr'un dute-vino.

şi în acelaş moment oamenii încep să rameze ; 4) o staţiune trebue să posede şi un camion special pentru transportarea rachetelor, având câteva rachete, saule şi parâme în cantitate suficientă, colaci de salvare, etc. ; 5) dacă se adoptă mortierul pentru lansarea saulei, atunci el va fi astfel montat pentru a fi transportabil ; 6) cum de cele mai multe ori salvarea trebue făcută imediat, chiar noaptea, e absolută nevoe ca fiecare staţiune să aibă un mic proector electric cu generatorul lui, montat pe un afet transportabil. In practică, s'ar putea realiza un camion — în genul celor ale pompierilor, dar mult mai uşor şi mai simplu — care să aibă dispozitivul de lansare al saulei, un proector cu generatorul său, parâme colaci de salvare, etc. ; 7) la staţiune vor trebui să existe toate mijloacele de a repara eventuale avarii ale bărcei, ramelor, velelor, motorului, etc., apoi un stock de rachete, saule, parâme, centuri şi colaci de salvare, rame, vele, combustibil pentru motor (dacă barca are) etc.

(Va urma)

VITESA PE APA

de Dr. Ing. WLADIMIR V. MENDL

Nu de mult un prieten, marinar, mă ruga să mă pun în legătură cu o domnişoară care dorea să cumpere un yacht. Prima condiţiune ce o cerea viitoarea marinăreasă era că „yachtul trebue neapărat să facă 50 pe oră" adică 27 mile [1]) pe oră, nu ştia însă că vitezele pe apă sunt mai mici ca cele de pe uscat, tot aşa cum acestea sunt inferioare celor din aer. Cauza trebue căutată în rezistenţele de învins. La aeroplan ele sunt cele mai reduse, în afară de faptul că este nevoe de o viteză oarecare pentru a menţine aparatul plutind în aer. La uscat, pe lângă resistenţa aerului, mai avem de învins rezistenţa rulantă a roţilor vehiculului. Iar pe apă rezistenţa acesteia la înaintarea corpului vasului este cea mai însemnată dintre toate.

In antichitate vitesa vaselor cu rame era mică. După bătălia de la *Aegospotames* (405 a. Chr.) o triremă a dus vestea înfrângerei la Atena într'un timp, care este socotit ca excepţional de scurt. Totuşi n'a făcut mai mult ca vreo 5 noduri [2]) (9 km. pe oră).

Pe atunci progresele technice nu erau la înălţimea celor de azi. De aceea nici Evul Mediu n'a schimbat mult. Socotind dela plecarea lui de pe Insulele Canare i-a trebuit lui Cristofor Columb 36 de zile pentru traversarea Atlanticului.

Şi încă în 1775 Benjamin Franklin, marele om de stat şi savant al Statelor Unite, a făcut 42 zile pe mare de la New-York până la Liverpool.

Pe la mijlocul secolului trecut timpul de trecerea Atlanticului a marilor corăbii a fost redus până la vreo 12½—13½ zile pentru voiajele înspre răsărit şi 14—15 zile pentru acele înspre apus. Primele din aceste cifre echivalează cu o viteză de vreo 9½—10 noduri (17½—18½ km. pe oră).

Totuşi vitesa maximală a corăbiilor putea fi mai mare. Intre 1850 şi 1870, aproape în fiecare an, s'a organizat pe distanţa China-Londra câte o cursă a corăbiilor care transportau primele expedieri ale unei recolte de ceai. Cu aceste ocazii concurentele au realizat în medie până la 15 noduri (28 km. pe oră).

Nici aceasta nu este culmea absolută a vitesei corăbiilor, care se ridică până la 17 noduri (31½ km. pe oră). Se zice că şi bricul „Mircea" al Marinei Regale ar fi atins această viteză în timpurile lui de glorie.

A intervenit introducerea propulsiunei cu aburi, însă deocamdată fără sporirea vitesei.

Transatlanticele de pe liniile dintre Europa de Nord şi Statele Unite au fost întotdeauna în capul tuturora în ceeace priveşte viteza, care în această instanţă nu este numai o necesitate dar chiar o posibilitate economică.

Primele vapoare poştale regulate, pe la 1840, au traversat Atlanticul tot în vreo 12½ zile, adică au făcut cam 8½ noduri (15¾ km pe oră).

Treptat timpul traversării a fost redus, până când în 1882 era de 7 zile —17 noduri (31½ km pe oră) — şi în 1896 de 6 zile —20 noduri (37 km. pe oră).

Timp de decenii recordul era în mâinile englezilor. Insă pe la începutul secolului actual le-a fost răpit de către germani. Pentru a anihila această înfrângere englezii au construit două transatlantice cu turbine — *„Mauretania"* şi *„Lusitania"* — care pe o perioadă de peste 20 ani au deţinut aşa zisă „panglica albastră" graţie vitesei lor de 25—26 noduri (46—48 km. pe oră).

Acuma în urmă recordul a aparţinut din nou germanilor, vasele cele mai noui ale lor *„Bremen"* şi *„Europa"* — fac 27—28 noduri (50—52 km. pe oră), ba chiar mai mult şi efectuează trecerea în 4½ zile.

Foarte recent italianul *„Rex"* le-a luat-o înainte, făcând traversarea cu o medie de aproape 29 noduri (53¾ km. pe oră) şi realizând pe un timp mai scurt chiar peste 29½ noduri (54¾ km pe oră) maximul absolut de până acuma pentru transatlantice.

In ceeace priveşte navele militare vitesa lor este în general mai mare ca aceea a vaselor comerciale, diferând după categorii.

Timp de mulţi ani vitesa cuirasatelor era aproape uniformă, de 18 noduri (33 km. pe oră). Apoi, odată cu introducerea dreadnoughturilor , a fost sporită şi vitesa la 21 noduri (39 km pe oră). Iar acuma, dacă informaţiunile disponibile sunt demne de încredere, nouile cuirasate germane — *„Deutschland"* şi surorile lui — o vor spori din nou până la 26 noduri (48 km. pe oră).

Crucişătoarele au evident o viteză mai mare. Cele mari au ajuns până la 32 noduri (59 km. pe oră), cele mijlocii la 35—38 noduri (65—70 km pe oră) şi cele uşoare de tot la 40 noduri (74 km. pe oră).

Prin firea lucrurilor torpiloarele şi distrugătoarele sunt printre navele cele mai rapide ale unei flote. De unde în 1877 primul torpilor nu făcea decât 15 noduri (28 km. pe oră), vitesa acestor nave a crescut treptat şi mai ales după introducerea tipului de distrugător — în 1893 — până când acuma în urmă a ajuns la 43 noduri (79½ km pe oră).

Foarte natural, submarinele au sub apă o viteză mai mică ca în navigaţia la suprafaţă. Insă şi aceasta se ţine în limite modeste şi în general nu întrece 20 noduri (37 km. pe oră).

In general lupta pentru viteză pentru navele de răsboi este mare, factorul viteză constituind o armă a unor categorii de nave.

Drept încheiere vom arunca o privire asupra vaselor de plăcere.

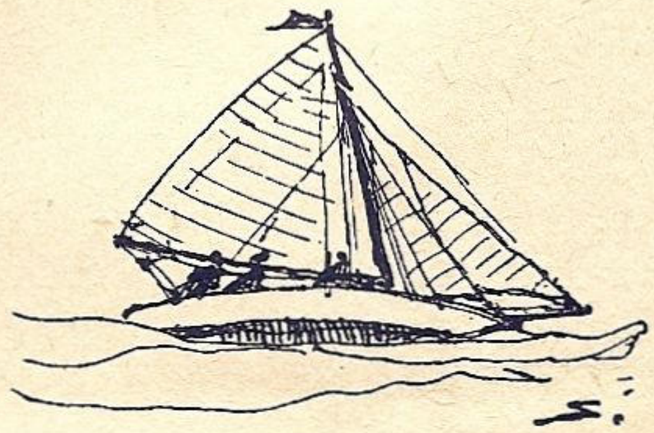
O barcă cu rame obişnuită, adică cu bancurile fixe, va avea o viteză de vreo 3—4 noduri (5½—7½ km. pe oră), pe când bărcile de sport, înzestrate cu scăunaşe rulante, vor putea ajunge până la 8—10 noduri (15—18½ km. oră).

Vasele cele mai repezi sunt şalupele cu motor de curse. Deşi în 1901 recordul mondial nu era decât de 17,4 noduri (32,2 km. pe oră) am ajuns astăzi la peste 81 noduri (150 km. pe oră).

Nu trebue uitat că aceste cifre sunt rezultatele de curse ale unor şalupe cu totul speciale. Nu numai că ele nu oferă nici un confort şi că pasagerii lor sunt udaţi uneori până la piele, dar vitesa preconizată costă foarte scump.

Frumuseţea transportului pe apă este mersul lin al vasului şi marele lui avantaj îl constituie eftinătatea lui faţă de alte mijloace de transport. Ambele nu vor putea fi obţinute cu un vas destinat să bată recordul.

Din cele de mai sus reiese că la vasele cu pânză, mai ales la bărcile de plăcere, vitezele nu pot fi tot atât de mari ca la cele cu motor. Farmecul navigaţiei cu pânze nu stă în „nebunia vitezei". Deci a nu se pretinde unui yacht „50 pe oră" ca unui automobil.



---

[1]) Mila marină are 1852,4 metri.

[2]) *Nod* reprezintă în limbaj marinăresc „mile pe oră", viteza. Se poate spune de un vas că face 5 mile pe oră sau 5 noduri.

NOCTOVIZORUL

Ultimul progres al televiziunei permite vederea în întuneric şi prin ceaţă. Noctovizorul, senzaţionala invenţie a lui Baird, constitue un ochiu electric pentru nave.

O NAVĂ IN CEAŢĂ.

Pentru o navă care nu are la bord un radiogoniometru sau un noctovizor, e o situaţie foarte dificilă, când intră în ceaţă. Orizontul i se micşorează brusc, încât uneori nu poate vedea nici prova.

Oarbă, în curând, dacă şi curenţi schimbăcioşi intervin, ea nu va şti unde se află. Şi îi va fi cu atât mai greu, cu cât se afla în regiuni sau puncte unde navigaţia este mai intensă, riscând să fie pusă pe stânci sau abordată, căci lipsită de simţul cel mai preţios ,,vederea" se află în mâna capricioasă a soartei.

Ştiinţa a venit totdeauna în ajutorul celui care a creat-o. Incă dela începutul veacului al XVI-a o invenţie tot atât de genială cât şi de anonimă, a venit în ajutorul navigatorilor : *busola ;* mai târziu, a apărut *radiogoniometria,* [1]) o nouă metodă de a determina punctul navei pe orice vreme.

Făcând cel mai valoros serviciu, radiogoniometria singură, nu este suficientă pentru a asigura navigaţia pe ceaţă. E un excelent mijloc când e vorba de distanţe mari, dar indicaţiunile devin neprecise când postul emiţător se găseşte situat la mai puţin de 5 mile de postul *goniometric.*

Nimic nu poate înlocui însă, în asemenea ocazii, razele luminoase ale unui far, sau luminile de poziţie ale unei nave.

Dacă razele vizibile ale spectrului luminos nu pot pătrunde decât cu foarte mare greutate prin părticelele microscopice de apă ce constituesc ceaţa, razele *infra-roşii din contră pătrund foarte uşor.*

RAZELE INFRA-ROŞII.

Când se vorbeşte de razele infra-roşii, sau ultra-violete, se crede că sunt necesare aparate speciale pentru a le produce, mai ales pentrucă se vorbeşte de aparate electro-terapeutice, producătoare de raze ultra-violete sau infra-roşii. Dar nimic nu e mai greşit ca această ideie.

Majoritatea surselor de lumină produc, pe lângă raze luminoase vizibile, şi raze ultra-violete sau infra-roşii care sunt invizibile (soarele, lampa cu incandescenţă, arcul voltaic, etc., aparţin acestei categorii).

Pe ceaţa cea mai groasă, chiar o parte din razele emise de un far sau de luminile de drum ale unei nave, — — cele infra-roşii — reuşesc să pătrundă foarte departe, dar nu sunt prinse de ochiul nostru.

---

[1]) A se vedea articolul Radio-faruri (pag. 192, anul 1933).

Ce interes practic pot avea aceste raze, dacă nu sunt vizibile ?

Aicea intervine *noctovizorul,* recent inventat de Englezul Baird John. Aparatul permite, nu numai de a descoperi prezenţa unui fascicol de raze infra-roşii, dar chiar şi direcţia exactă a sursei. Dacă distanţa nu e prea mare şi dimensiunile sursei o permit, i se poate vedea chiar forma.

VEDEREA IN INTUNERIC.

Sistemul de televiziune inventat de Baird acum câţiva ani, avea nevoe de o luminare bruscă şi puternică asupra subiectului de transmis. Atât timp cât acest subiect a

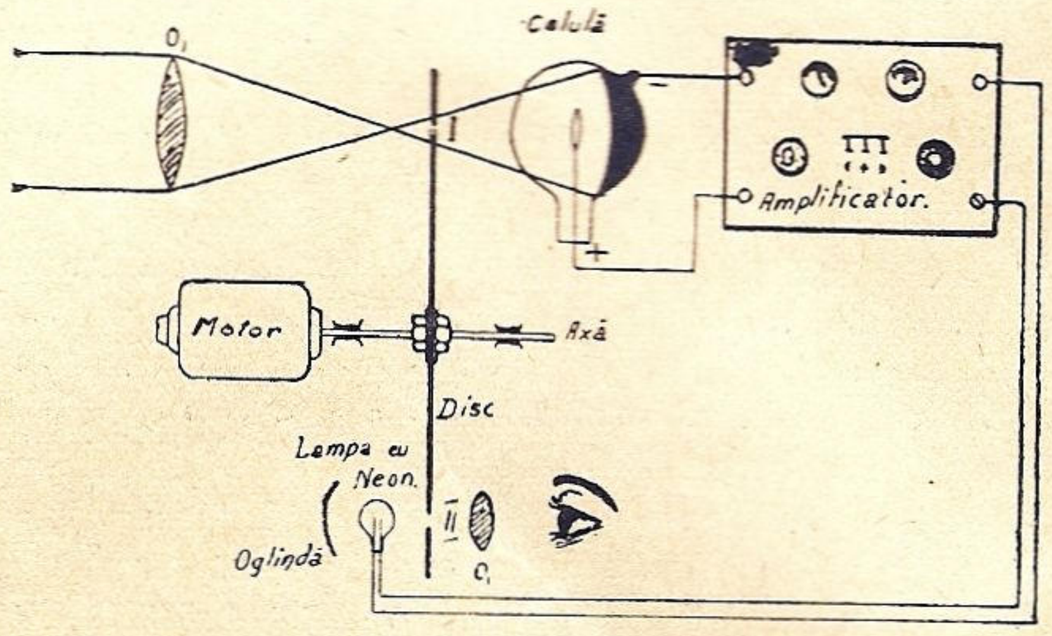


Fig. 1

1. Schema de principiu. Sus înregistratorul de raze invizibile, jos lampa cu Neon arată luminositatea sursei.

fost un cap modelat în ceară, totul a mers foarte bine. Dar în ziua în care a crezut suficiente experienţele sale, pentru a încerca să transmită imaginea unei persoane vii, s'a lovit de inconvenientul că luminarea fiind foarte puternică, subiectul risca să rămâie orb [2]).

Se ştie că organul principal al unui post transmiţător de televiziune, constă dintr'o celulă foto-electrică, care serveşte a transforma variaţiunile intensităţii luminoase, în variaţia curentului electric care o străbate. Orice celulă foto-electrică am întrebuinţa, fenomenul se petrece în aşa mod, încât avem impresia că rezistenţa ei electrică variază în funcţie de lumina la care e supusă.

Sunt unele celule foto-electrice, care sunt sensibile şi razelor infra-roşii şi celor ultra-violete.

---

[2]) Trebuie remarcat că în această epocă, Baird nu ştia să întrebuinţeze principiul luminării puncti-forme, propus în 1910 de *Ekstrôm* şi care consta în a acoperi subiectul de transmis printr'o pată luminoasă de mare intensitate, care se mişcă foarte repede. Are avantajul că subiectul nu sufere o luminare violentă şi simultană în toate punctele. Baird căuta prin alte metode să înlăture acest inconvenient.

Aceste celule le-a întrebuințat Baird, pentru a-și lumina subiectul cu raze invizibile, de preferință infra-roșii, căci o luminare prea intensă cu raze ultra-violete, provoacă subiectului oarecari turburări de ordin fiziologic.

In pratică el nu a modificat cu nimic aparatul său primitiv pentru a aplica această ideie. A acoperit complect proectorul cu o bucată foarte subțire de ebonită. Acesta posedă marea proprietate de a fi opacă razelor luminoase și transparentă celor infra-roșii. Subiectul este în întuneric complect, nefiind luminat de cât de razele infra-roșii. Totuș este vizibil cu ajutorul unui receptor de televiziune. O astfel de experiență a avut loc înaintea membrilor Britsh Association, reuniți în congresul dela Leeds.

Se imaginează ușor ce adâncă impresie a produs această experiență asupra savanților englezi. Posibilitatea de a vedea la o distanță oarecare, un om, cufundat într'o

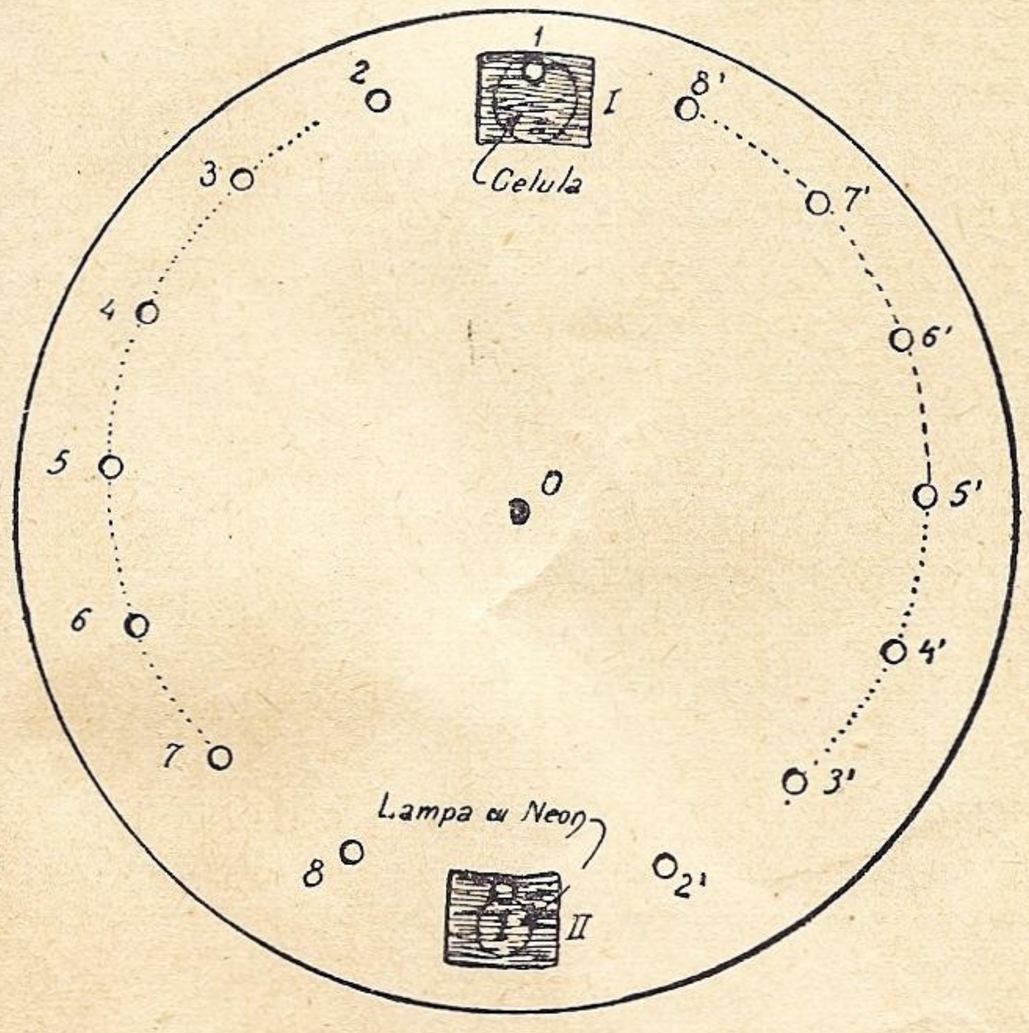


Fig. 2.

2. Forma particulară a discului Nipkow întrebuințat în noctovizor.

așa întunecime încât nu-și vedea nici mâna, nu este o victorie științifică ?

EXPERIENȚA DELA BOXHILL.

La 9 August 1929, Baird a invitat un oarecare număr de ofițeri de marină și ziariști să asiste la o demonstrație de noctovisor făcută la moșia lui dela Boxhill.

Aparatul a fost instalat în fundul unui hall de unde se vedea splendid o vale din vecinătate. .

Seara, un automobil s'a instalat în această vale la o distanță de 3 Mile, cu farurile spre casă. Apoi farurile au fost acoperite cu o placă de ebonită care reprezenta ceața (farurile automobilului jucau rolul de faruri maritime acoperite de ceață).

Operatorul noctovisorului, manevrându-l convenabil în înălțime și direcție, a reușit să le prindă în deschizătura făcută special în spatele aparatului.

Astfel toată asistența s'a putut convinge că noctovisorul permite vederea surselor de lumină acoperită cu o materie transparantă razelor infra roșii (ceață, ebonită), și se poate determina exact direcția, deoarece aparatul este fixat pe un platou turnant, prevăzut cu un indice care se mișcă în fața unui cadran gradat. Astfel când noctovisorul e bine orientat și imaginea sursei a apărut, putem citi pe cadranul care a fost dinainte așezat cu ajutorul busolei, *azimutul adevărat al farului.*

PRINCIPIUL CONSTRUCȚIEI NOCTOVISORULUI.

Figura 1, ne arată schema de principiu a unui noctovisor. E un post emițător și unul receptor de televiziune, având un singur disc *Nipkow comun.*

Un obiectiv mare, 0_1 proectează imaginea reală a surselor de lumină observată, pe discul Nipkow, care după cum ne arată figura 2, are în el două serii de găuri. Seria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, echidistante urmând o spirală a lui Archimede și 1', 2', 3', 4', 5', 6', 7', 8', găuri dispuse pe o spirală simetrică cu prima.

Discul e fixat pe axul motorului, care îi dă o viteză de rotație de 8 tururi pe secundă.

Imaginea reală, proectată de obiectivul 0_1 ocupă pe disc suprafața I. Nu e greu de văzut că în timpul rotirii discului, fiecare gaură se suprapune unei bande a imaginei reale, urmând un arc de cerc ce se apropie de centru. Toate aceste arcuri de cerc sunt concentrice (având ca centru comun 0). In timpul unei rotiri a discului, imaginea este prinsă de 2 ori, odată pentru seria de găuri 1, 2, 3, 4, și odată pentru seria 1', 2', 3', 4'.

In fiecare moment, discul nu va fi străbătut decât de un mic fascicol de raze, care pot trece printr'o gaură.

Spunând altfel, celula foto-electrică așezată în spatele discului nu va primi în fiecare moment decât razele provenite dintre un singur element al imaginei.

Astfel imaginea este prinsă în întregime de 2 ori în timpul unei rotații a discului, și de 16 ori pe secundă.

Celula foto-electrică, întrebuințată, este organul principal al tuturor posturilor emițătoare de televiziune. E de remarcat că întrebuințarea ei nu se limitează numai la aceasta, ci aceeași aplicație importantă o are în filmele sonore, în foto-metrie, la aparatele de protecție contra hoților, la anunțătoarele de incendiu, etc.

Celula se compune dintr'un glob de sticlă, care are o jumătate verticală a peretelui interior acoperit cu un metal alcalin (potasiu, sodiu). E umplută cu un gaz nobil (argon) la o presiune mică. Are doi electrozi, unul pozitiv (anodul) așezat în fața massei metalice în forma de spirală sau cerc, celălalt negativ (catodul) face corp comun cu massa metalică a globului.

Celula foto-electrică astfel construită, are proprietatea de a nu lăsa să treacă decât un curent foarte slab, când fiind în întuneric, se aplică la electrozi o tensiune electrică.

Luminată, intensitatea curentului se măreşte proporţional cu intensitatea de lumină primită.

Astfel graţie celulei foto-electrice noi avem posibilitatea de a transforma variaţiunile intensităţii luminoase, în variaţiuni proporţionale ale curentului electric.

După acest mic expozeu care a avut ca scop să ne arate proprietăţile remarcabile ale celulei foto-electrice, să revenim la schemă.

După cum am constatat, celula este luminată succesiv de razele ce provin dela toate elementele imaginei pe care o explorăm.

Astfel curentul străbătând celula, va reproduce fidel toate variaţiile de luminositate a diferitelor puncte ale imaginei.

Acest curent foto-electric fiind foarte slab, se amplifică cu un amplificator cu lămpi (T. S. F.). Curentul amplificat alimentează o lampă cu Neon, aşezată înaintea discului, şi care are proprietatea de a arăta, prin eclatul ei luminos, toate variaţiile curentului electric. Deci această lampă are un rol diametral opus celulei foto-electrice *(celula* transformă lumina în curent pe când *lampa cu Neon,* transformă curentul în lumină).

Acuma e uşor de arătat că persoana care va privi prin lentila 0_2 va vedea imaginea proectată de 0_1. In adevăr în fiecare moment lumina lămpii cu Neon, proporţională curentului este proporţională şi intensităţii de raze luminoase care cad în acelaş moment pe celula foto-electrică.

Pe de altă parte suprafaţa luminoasă II constituită cu lampa cu Neon (cu oglinda) este explorată de găuri, în aceeaş ordine ca şi imaginea reală din I. O privire prin figura 2, ajunge pentru a observa că : la trecerea găurei 1, pe suprafaţa I, corespund aceea a deschizăturii 1' pe suprafaţa II; deasemenea 2 cu 2' etc. Astfel toate imaginile din I sunt reconstituite în II cu intensităţii luminoase proporţionale şi în aceeaş ordine.

Graţie persistenţei impresiilor pe retina observatorului în loc să aibă impresia de puncte luminoase mobile, aceasta va vedea imaginea în întregime.

Imaginea reală, invizibilă formată de razele infra-roşii în I, devine vizibilă în II.

CONCLUZIE.

După cum se vede, principiile pe cari se bazează această nouă invenţie a lui Baird sunt simple şi permit realizarea unui ansamblu robust, cu o funcţionare sigură, deci complect adequat la o misiune aşa de delicată, ca aceea pe care trebuie s'o îndeplinească.

Sunt de remarcat cuvintele unui comandant al unui din cele mai mari transatlantice, care a luat parte la experienţele dela Boxhill şi care a exprimat avizul unanim al adunării :

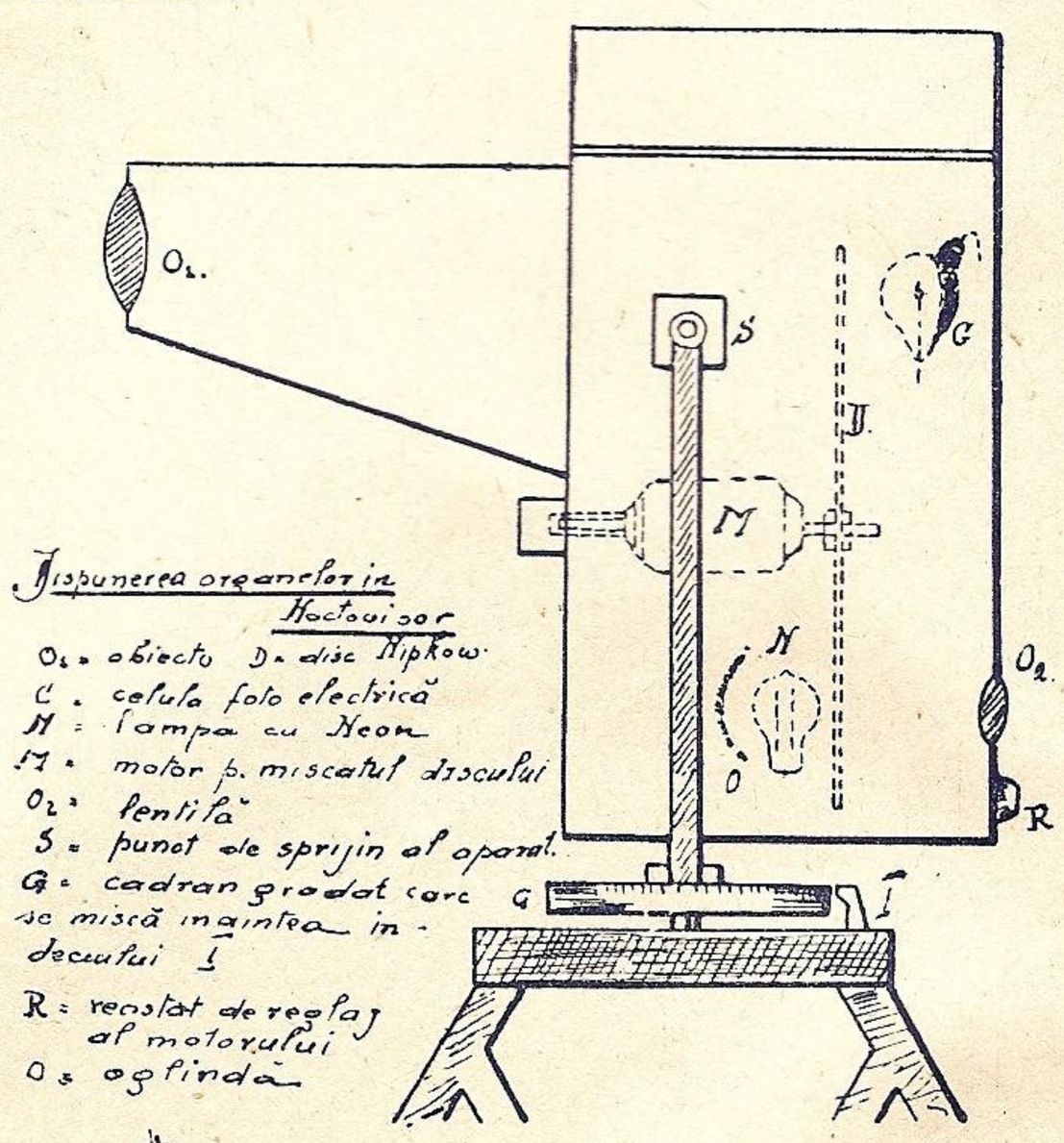


Fig 3.

3. Construcţia de ansamblu a noctovizorului.

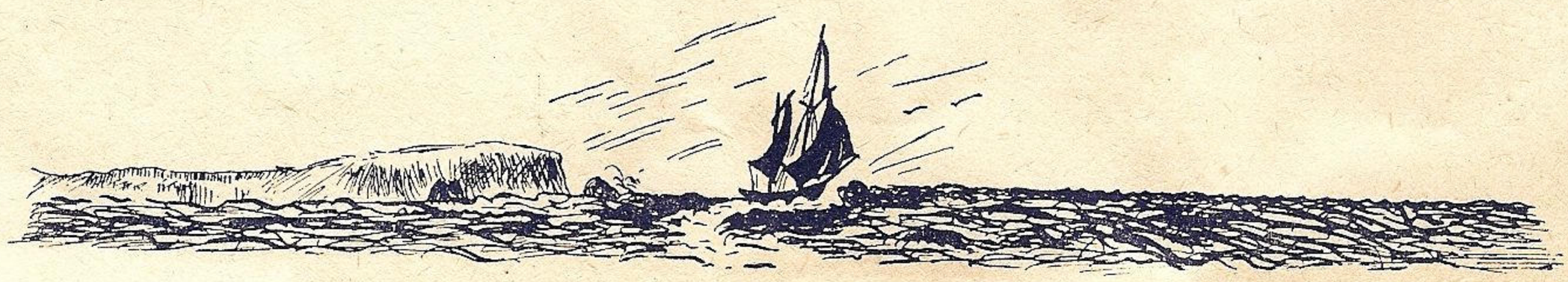
— „Noctovizorul care permite a se vedea prin ceaţă, „dublează vederea marinarilor, va salva mii de vieţi omeneşti.

„El este indispensabil *materialului* de navigaţie al oricărei nave !".

Cred că în curând nu va lipsi dela nici una, având în vedere marele serviciu care ni-l face. Acum câteva zile transatlanticul *Mauretania* a văzut toate obstacolele şi navele cu care s'a întâlnit pe o ceaţă „s'o tai cu cuţitul" graţie noctovizorului.

RIGANI, GH. NICULAE

După un articol din Yachting semnat D. ARSBERG, Ing. radiofonist



LITERATURĂ

„ANGELUS“

Inspre orizont dispare
Inghițit de-a apei undă
Globul lucitor ce 'n raze
Roșii-aurii abundă.

Briza bate cu putere
Aruncând pe punte valuri
Apele se 'ntorc cu sgomot
Răsfirându-se spre maluri.

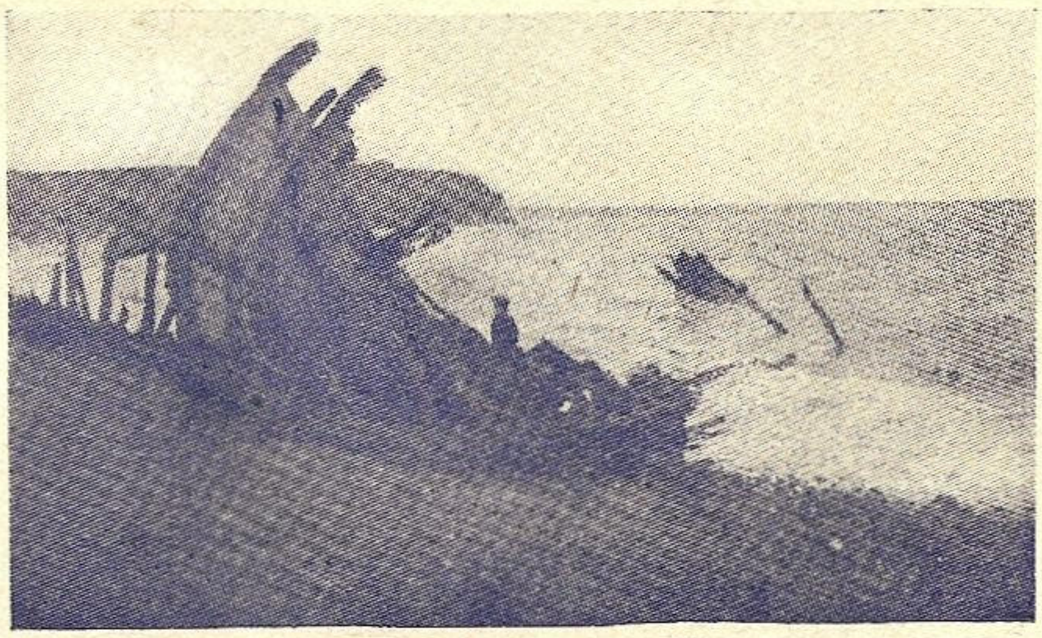
Prin albastru ce începe
Să acopere tot vasul,
Sus pe bord încep s'apară
Luminițe la tot pasul.

Sgomotul se potolește
Chiar și la comandă sus,
Clopotul îngân'alene
Și se cântă Angelus.

Palidă, o rază albă
Printre nori încet străbate.
O potecă se întinde
Peste apele 'nspumate.

Peste bord o vrajă-apasă,
Vasul lunecă sedus...
Timonieru 'ncet tușește...
Jos, se cântă Angelus...

Emille Rappard



MAREA

I

Talaz imens lovește'n stâncă,
Hain și alb de spume
Spasmodic se'ncrețește marea,
Râzând cu hohote nebune,
Cu dezavord de false strune.
Tăceți! Căci marea cea adâncă,
Petrece azi, și va petrece încă....

II

Un braț de scânduri și o velă,
— Sinistră mărturie —
Zac triste pe nisipul umed....
Deaceia'n cânt și veselie,
Și hohote de ironie,
Petrece marea cea rebelă,
In valuri sgomotoase de dantelă.

Viorica Toroceanu

Filiala
BIBLIOTECĂ
Nr. 563.

HERBERT WILLSON (2)

DRAMELE MĂRII

Brikul „Bounty" fusese trimis de guvernul englez la Tahiti, sub comanda căpitanului Bligh, fire aspră şi violentă, având ca secund pe locotenentul Cristian. Pe amândoi îi lega o veche prietenie, care era turburată doar de umbra unei moarte, — logodnica lui Cristian.

Deosebirea de caractere a celor doi trebuia să aducă la un conflict, provocat de Bligh *).

Cristian, în calitatea de secund prezida de drept careul ofiţerilor. Pentru a-i dovedi dragostea sa şi a trăi mai puţin izolat în timpul unei călătorii atât de lungi, comandantul îl invită să ia masa cu ei. In lipsa titularului, preşedinţia Statului-Major [8]) revenea *maste-rului.*

Nu era deajuns că se aflau pe aceiaşi navă ; oamenii aceştia care ştiau din experienţă ce repede se înfierbântau, păreau că sfidează cu plăcere greutăţile situaţiei lor ; se jucau cu focul ca nişte copii inconştienţi.

Printr'o adevărată minune de concesiuni reciproce, cei doi ofiţeri atinseră fără piedici, marea minunată de sud presărată de insule şi insuliţe, semănând unor buchete de flori asvârlite în cutele albastre ale valurilor Polineziene.

Incă cincisprezece zile şi *Bounty* ar fi ajuns la Taiti, staţie dorită de toţi navigatorii Pacificului. Fusese aleasă de amiralitatea engleză pentru a aduna colecţia de arbuşti şi plante australiene, pe care guvernul dorea să le aclimatizeze în coloniile sale din America.

---

*) La pag. 263 din numărul trecut, printr'o intervertire de rânduri, textul a devenit neînţeles. In coloana I-a, după rândul 18 de sus urmează rândurile 2—15 din coloana II-a, iar după rândul 1 din coloara doua, urmează rândul 16.

Cerând toate scuzele cititorilor noştri, spre mai bună înţelegere, redăm textul aşa cum trebuia să apară :

Vechiul lup de mare e pe cale de a dispare ; cine ştie chiar dacă a existat vreodată... Am cunoscut câţiva marinari care-şi iubeau meseria, dar fără fanatism. Cea mai mare parte nu şi-o îndeplineau decât din datorie şi ar fi preferat în locul farmecelor cu care a înzestrat-o tradiţia mincinoasă, situaţia mai sigură, mai omenească de tată de familie, trăind printre ai săi. Mai ales ofiţerii care ajung la un grad anumit, nu mai navigă decât atunci când n'au putut fi detaşaţi la uscat.

Nimic nu e mai interesant de privit, decât un careu de ofiţeri, după o călătorie de trei luni, fără escală. Doctorul şi secundul care prezidează masa, sunt certaţi la cuţite, locotenenţii şi sublocotenenţii au câteva dueluri în perspectivă... deobicei totul se aranjează la prima escală, uscatul îmblânzind cele mai rele porniri... însă uneori certurile vechi, redeşteptate în timpul unei călătorii lungi, duc la catastrofe neprevăzute.

O astfel de întâmplare uitată, o rivalitate din tinereţe a fost prilej de ceartă între cei doi ofiţeri, cari pentru toată lumea păreau legaţi pe *Bounty* de o prietenie strânsă.

Şi mai jos :

Se hotărîse căsătoria celor doi tineri, când, într'o zi plimbându-se călare împreună, Bligh, al cărui caracter ciudat şi impulsiv nu se îmblânzise sub lovitura insuccesului suferit, îşi provocă prietenii la o alergare, care fu primită cu entusiasm de amândoi. Cei trei călăreţi se repeziră peste câmpiile cu bălării în direcţia satului Norton care era ţinta cursei. Distanţa era nouă mille [7]), aproape trei leghe.

[8]) La bord sunt două stat-majoare : marele stat-major, alcătuit din ofiţeri şi micul stat-major, din subofiţeri. Ofiţerii iau masa la careu sub preşedinţia celui mai vechi, numit şef de careu.

Intr'o seară, William Bligh aşezându-se la masă făcu secundului o observaţie neînsemnată în privinţa serviciului.

— Eşti prea îngăduitor, dragul meu Cristian, spuse el, am impresia că disciplina nu mai este respectată şi dacă pornim pe panta asta, nu ştim niciodată unde vom ajunge.

— Imi pare rău că nu sunt de părerea ta, William ; n'am descoperit nimic care să-mi dea de gândit.

— De câtva timp personalul are o ţinută de necrezut, parcă ar fi marinari spanioli.

— Crede-mă, nu te înţeleg.

— Chiar astăzi am văzut câţiva care făceau manevra cu pălării de pae pe cap.

— Numai atât ! spuse Cristian râzând.

— Cum numai atât ?

— Dar, scumpul meu Bligh, trebue să ţinem seama de căldură, nu-mi pot sili marinarii să poarte berete de lână la ecuator.

— Berete sau capul gol, aşa scrie în regulament.

— Ştiu bine că regulamentul nu admite pălăriile de paie, dar în cele din urmă găteala asta a fost trecută cu vederea în flotă, încât personalul care se îmbarcă pentru mările tropicale ia în totdeauna câte una sau două exemplare.

— Este împotriva regulamentului, stărui Bligh.

— Chestiunea s'a discutat în faţa amiralităţei şi comandanţii au fost lăsaţi să facă cum vor crede.

— Iată de ce vreau să cunoşti şi părerea mea.

— Dragul meu, îmi pare foarte rău că nu o pot împărtăşi.

— Totuşi vei fi nevoit s'o faci, răspunse Bligh cu o intonaţie poruncitoare.

— Vorbeşti serios ?

— Mă mir că te îndoeşti.

— Atunci este un ordin de serviciu.

— Desigur.

— Bine, mi-l vei da diseară sau mâine dimineaţă la raport.

— Nu-mi place să repet ordinele...

— Toanele sunt scuzabile, dar atunci...

— Ascult.

— ...îţi dai osteneala să le faci în altă parte decât la masă, fiindcă aici nu sunt de serviciu.

— Iartă-mă, domnule, — răspunse Bligh, care plictisit, nervos, fără să-şi dea seama că se lăsa târât de patimă, — un secund este întotdeauna de serviciu, iar comandantul face observaţii când crede de cuviinţă. Te rog să nu uiţi aceasta niciodată.

Cristian se pregătea să-i răspundă la fel, dar îşi dete seama de consecinţele supărătoare ce ar fi survenit din aceasta.

— Fie, răspunse el stăpânindu-se, mâine tot echipajul va avea ţinută reglementară.

— Chiar şi ofiţerii, stărui Bligh pe care atitudinea liniştită a prietenului său îl exaspera.

— Mai ales ofiţerii.

— Vorbeşti cu un ton...

— Nu sunt ei cei care trebue să dea exemplu ?

— Ai vrea să insinuezi poate, că eu comandantul...

— Linişteşte-te, dragul meu, interveni Cristian, toate astea nu merită cuvintele ce le schimbăm. Vrei ca regulamentul să fie respectat cu sfinţenie la bord, — va fi ; dar pentru numele lui D-zeu nu lăsa să se răcească supa asta gustoasă de broască ţestoasă.

Vorbele de spirit ale secundului nu-şi atinseră ţelul. In astfel de cazuri cu cât un adversar se sileşte să evite o discuţie neplăcută, cu atât îşi dă osteneala celălalt s'o învenineze. S'ar fi spus că Bligh obosise stăpânindu-şi nervii şi aştepta cu nerăbdare prima

ocazie ce i se prezenta de a rupe prietenia cu secundul său, ceiace era cu atât mai extraordinar cu cât nici un ofiţer nu-i vorbea în afară de chestiile de serviciu. Poate că învinuia pe Cristian fiindcă era *boicotat,* deaceia răspunse înţepat :

— Nu primesc lecţii de bună cuviinţă şi de aci înainte te rog să nu-mi mai discuţi ordinile.

— Dar, crede-mă...

— M'am săturat de manierele de cari dai dovadă şi te voi face să pricepi că vasul nu are doi comandanţi.

— Bligh !

— Sunt opt luni de când te sileşti să stânjeneşti tot ce fac, căutând să te impui în paguba mea.

— Dragul meu Bligh.

— Nu mai există „dragul meu Bligh" să-ţi aminteşti că te afli în faţa şefului d-tale !

— Puteţi fi sigur domnule că nu voi mai uita, răspunse Cristian, care-şi pierduse răbdarea.

Zicând aceasta, puse şervetul pe masă, ridicându-se. Era palid şi avea nevoe de întreaga-i prezenţă de spirit ca să rămâe în marginile respectuoase, pe cari situaţia de ofiţer în subordine îl sileau să nu le depăşească.

— Ce înseamnă asta, domnule, întrebă Bligh a cărui mânie creştea din ce în ce.

Ce serviciu ar fi făcut celor doi bărbaţi cel mai neînsemnat eveniment, care ar fi întrerupt momentul acela critic.

Din nefericire, astfel de intervenţii sunt rare, iar scena dintre cele două firi impulsive, nu se putea sfârşi decât printr'o ruptură inevitabilă !

Orice înţelegere între ei devenea imposibilă din cauza lui Bligh, care nu se sfia să abuzeze de superioritatea gradului său.

La întrebarea comandantului, Cristian răspunse liniştit.

— Domnule, aştept ordinile ce-mi veţi da.

— Iţi poruncesc să încetezi de a mi te împotrivi.

— Nu-mi rămâne decât să-mă retrag şi să-mi ocup locul din careu pe care l'am părăsit în paguba mea.

— Iţi interzic să ieşi..

— Nu aveţi dreptul să mă reţineţi ca să mă insultaţi !

— Eu poruncesc aici...

— Nu mă faceţi s'o uit.

— Ameninţări ! ! strigă Bligh scos din sărite, ameninţări, mie, care ţi-am scăpat cinstea familiei...

— William Bligh.

— Eu, care cu toate că eşti o nulitate.

— Sfârşeşte, asasinule, strigă Cristian cu atât mai tare cu cât până în clipa aceia abea se putuse stăpâni... sfârşeşte, sau te... şi se repezi asupra unui topor care atârna în panoplie învârtindu-l de-asupra cupului şefului său.

Dacă vreun strein ar fi fost martor la o astfel de faptă, s'ar fi sfârşit cu el... secundul unui vapor să-şi ameninţe comandantul ! n'ar fi găsit consiliu de război care să-l achite, cum nu ar fi întâlnit nici un om care să nu dea dreptate lui Bligh.

Cei doi bărbaţi se priviră câteva secunde consternaţi de ce era să se întîmple... pe urmă, Cristian auzind pe punte paşii intendentului care venea să schimbe tacâmurile, asvârli toporul într'un colţ al cabinei şi se repezi afară, înainte ca William Bligh, pe jumătate înăbuşit de uimire şi mânie să fi avut timpul să-şi vie în fire...

— Il voi împuşca ca pe un câine, fură primele lui cuvinte.

Chemă la el pe *master* ordonându-i să aresteze imediat pe Cristian, pe care-l va da în judecată de rebeliune.

Secundul era apărat de codul maritim, care prevăzând excesul urilor individuale dintre doi adversari aflaţi pe mare, prescriu ca declaraţia reclamantului faţă de un superior sau inferior să nu fie primită decât numai atunci când incidentul avusese martori.

Cearta nu avusese martori, învinuirea comandantului era deci lipsită de temei... deaceia masterul, după ce primi instrucţiuni dela comandantul său, răspunse foarte flegmatic.

— Binevoiţi a-mi da ordinul în scris.

— Cum domnule, refuzi...

— Aşa este regulamentul !

Vorbele chibzuite ale şefului îl aduseră la realitate.

Bligh cumpăni câteva clipe scena petrecută între ei, regretând sincer insultele adresate lui Cristian ; se pregăti să-l cheme să-i spue câteva cuvinte de împăcare şi să-l roage să uite cearta... dar mândria de superior îl birui, deschise gura să-şi îndeplinească gândul, dar văzând pe master în picioare în faţa lui, nu vroi să dea dovadă de lipsă de voinţă şi întorcându-i spatele spuse :

— Puteţi pleca domnule, voi înştiinţa amiralitatea cum vă îndepliniţi fiecare datoria.

Master-ul ieşi.

Ofiţerul acesta, care în marina engleză ocupă locul secundului, este însărcinat cu serviciul interior al bordului, pe când secundul este ofiţerul care conduce vasul sub controlul comandantului.

Edward Morton master-ul lui *„Bounty"*, era în dreptul său să ceară un ordin scris, pentru a aresta pe Cristian. Autoritatea nemărginită a comandantului are nevoe de un corectiv.

Orice ofiţer poate pretinde comandantului un ordin scris când vrea ca responsabilitatea manevrei ce i se porunceşte să îndeplinească să cadă asupra lui, fără ca prin aceasta să fie învinuit de nesupunere sau refuz de serviciu.

S'au văzut cazuri când neavând nici timpul să ceară şi nici să primească această garanţie, nu a fost pasibil de consiliul de război, cu toate că n'a executat ordinul.

Dacă un ofiţer care este de cuart pe o vreme furtunoasă, primeşte ordinul dela comandant să execute o manevră pe care el o crede greşită, are dreptul să spue şefului său :

— Vă luaţi dvs. responsabilitatea ?

In caz afirmativ va părăsi cuartul şi va înscrie în jurnalul de bord, în care fiecare ofiţer trece operaţiile de serviciu : „părăsit cuartul la ora cutare, fiind înlocuit de comandant care a luat comanda vasului".

In caz negativ, va răspunde simplu şi cuviincios :

— „Consider periculos, sfatul dvs. domnule comandant şi v'aşi ruga să-mi permiteţi să nu-l urmez".

Comandantul nu va stărui, fiindcă ştie că în faţa consiliului de război orice stricăciune sau pagubă, cauzate vasului priveşte pe ofiţerul de cuart şi găseşte firesc ca inferiorul său nu-şi angajeze responsabilitatea.

Şi tot aşa se poate întâmpla în toate ocaziile importante.

Masterul lui *Bounty* era deci în dreptul său să pretindă iscălitura comandantului la arestarea lui Cristian, cearta neavând martori, urmărirea nu s'a putut îndeplini. După două ceasuri dela arestare, comandantul gândindu-se mai mult şi temându-se de urmări îşi putea schimba hotărârea şi cum ordinul nu fusese dat în faţa altor ofiţeri, întreaga responsabilitate ar fi căzut asupra *masterului.*

Cristian, care era foarte iubit, fu primit cu aclamaţii de careul statului major. Ofiţerii suferise atâtea umiliri dela Bligh, încât aceştia erau fericiţi de golul ce se făcuse în jurul lui.

Inainte de a ajunge la Taiti, comandantul încercă o singură dată să se apropie de Cristian, dar se purtă cu atâta nepricepere încât Cristian îi întoarse spatele şi nici nu binevoi să-i răspundă.

Fusese jignit în sentimentele lui cele mai intime pentru a primi cu uşurinţă câteva scuze banale.

Ura care se deslănţuise între cei doi bărbaţi, va creşte zi de zi, până'n clipa catastrofei inevitabile.

Tradus de *KORAL*

(va urma)

„OM LA APĂ“

de VICTOR HUGO

„Om la apă !“.

N'are importanţă ! Nava nu se opreşte. Vântul bate. Corabia întunecată trebue să-şi urmeze drumul. Merge înainte.

Omul se scufundă, apare, dispare, se ridică la suprafaţă, strigă, întinde braţele, nimeni nu-l aude ; corabia vibrând sub puterea uraganului, înaintează cu greutate, mateloţii şi pasagerii nu mai zăresc pe cel scufundat decât ca un punct în imensitatea valurilor.

Acesta scoate strigăte disperate din adâncimi. Pânza care dispare nu se mai vede decât ca o arătare. .O priveşte, o priveşte cu frenezie. Ea se îndepărtează, descreşte, dispare. Nu de mult el se afla acolo, făcea parte

Mâinile... cuprind neantul.

din echipaj, alerga pe punte împreună cu ceilalţi, avea partea lui la viaţă şi la soare, era o fiinţă care trăia. Ce i s'a întâmplat oare ? A alunecat, a căzut şi s'a sfârşit !

Acum se zbate în apa monstruoasă. Nu are sub picioare decât gol şi prăbuşire. Valurile sfâşiate şi ciopârţite de vânt îl înfăşoară cu ură, adâncul îl târăşte, apele sdrenţuite se agită în jurul capului său, o mulţime de vălureţe scuipă asupra lui, adâncimi nebănuite îl înghit ; de câte ori se scufundă zăreşte prăpăstii pline de întunecime ; vegetaţii necunoscute îl înhaţă, înşfăcându-i picioarele, târându-l cu ele ; simte că devine abis, că e tot una cu spuma, că nu este decât jucăria valurilor spumoase, care şi-l asvârle unul altuia ; bea amărăciune, oceanul netrebnic se înverşunează să-l înece, imensitatea îi batjocoreşte agonia.

I se pare că toată apa aceea nu este decât ură.

Totuşi luptă cu îndârjire, încearcă să se apere, să se menţie la suprafaţă, face sforţări, înoată... El, fiinţă slabă, cu puterile sleite, luptă cu nesfârşitul.

Unde se află oare corabia acum ? Acolo, departe, abea se mai zăreşte în negurile orizontului.

Vijelia urlă, valurile îl copleşesc. Ridică ochii şi nu vede decât spălăceala norilor. Priveşte agonizând demenţa mării.

Este chinuit de nebunia ei. Aude sgomote necunoscute, ca şi cum ar veni de pe celălalt tărâm, parcă ar porni din prăpăstiile înfiorătoare.

Zbor stoluri de păsări albe după cum deasupra chinurilor omeneşti sunt îngeri, dar cu ce pot să-l ajute ? Ele sboară, cântă şi planează, iar el horcăe.

Se simte îngropat între aceste două imensităţi, cerul şi oceanul ; unul îi va fi giulgiu, iar celălalt mormânt.

Negurile nopţei îl împresoară, înoată de ceasuri, puterile îi sunt sleite, corabia pe care se aflau fiinţe omeneşti, a dispărut, iar el e singur, în nesfârşita prăpastie luminată încă de licăririle apusului.

Se scufundă, înţepeneşte, se răsuceşte, simte deasupra lui valurile monstruoase ale nevăzutului, strigă...

Nu mai sunt oameni ! Unde este Dumnezeu ?

Strigă. Strigă neîncetat.

Nimic la orizont, nimic pe cer. Imploră nemărginirea, valurile, algele, stâncile, toate sunt nepăsătoare. Imploră furtuna ; furtuna nu se supune decât infinitului.

In jurul lui întuneric, ceaţă, pustiu, mugetul furtunei inconştiente şi ondulaţia apelor înfuriate.

In el groază şi oboseală. Sub el, prăpastie. Nici un sprijin...

Frigul îl paralizează. Mâinile i se crispează şi se închid, cuprinzând neantul.

Vânturi, nori vârtejuri, răbufneli, stele nefolositoare.

Nu mai poate lupta. Nu se mai poate împotrivi. Disperat, se lasă în voia valurilor ; istovit se hotărăşte să moară şi se rostogoleşte pentru totdeauna în adâncimile întunecoase care-l înghit.

Tradus de ALBATROS

CRONICA

Primul atac cu submarinul

Mai mulți istorici cari au scris asupra răsboaielor navale au decretat că prima torpilă care a fost lansată contra unui vas inamic în timp de război, a fost aceia a submarinului german *„U-15"* care a atacat, însă fără succes, chiurasatul englez *„Monarch"*, la 8 August 1914.

Adevărul însă este că primul atac în acest gen a avut loc în războiul balcanic la data de 22 Decembrie 1912.

Chiar dela începutul acelui război, flota greacă, a căpătat un mare „atout" față de cea turcă, îmbogățindu-se cu o nouă unitate de mare valoare, submarinul *„Delfin"*. In acele timpuri e firesc că pentru o marină mică. dotarea ei cu un submarin, armă nouă și redutabilă mai ales prin surpriza ce o poate provoca inamicului, constituia un mare avantaj ce nu-l putea avea mai înainte. Intr'adevăr inamicul era silit de-acum înainte să fie foarte prevăzător în eșirile ce avea să le facă din adăposturile sale (strâmtorile) și față de inexperiența unei lupte cu submarinul, desigur că uneori raidurile flotei turce în afara bazelor sale, puteau să fie fatale dat fiind că submarinul grecesc putea ataca oricând, din orice parte, pe neașteptate și fără putință de a i se riposta. Pe atunci nu existau aparate care să semnaleze prezența submarinului și chiar dacă în mod experimental ar fi existat, desigur că vasele turcești nu aveau la bord acele instalații. Singurele semne cari ar fi indicat prezența submarinului ar fi fost doar dâra de ulei prea puțin observabilă la suprafața mării, periscopul care mai de grabă ar fi fost confundat cu o bucată de lemn plutind pe apă și bolboroseala produsă de bulele de aer eșite din tubul de lansare odată cu torpila, dar acest ultim semn era mai important și mai tragic pentru motivul că în câteva clipe torpila lansată avea să arunce în aer pe cei cari o observaseră și cari natural că înainte de a combate submarinul invizibil, se ocupau de salvarea lor. Totuși din curaj, inconștiență sau rea funcționare a serviciului de informații (se poate că Turcii să nu fi aflat de prezența submarinului *„Delfin"*, sau poate că nu se așteptau ca abia venit să și fie trimes pe frontul de operații), Turcii au făcut dese eșiri din Strâmtori din care dacă au scăpat ne atinși a fost doar datorită norocului că torpilele submarinului nu au funcționat mulțumitor și poate și faptului că personalul nu fusese antrenat în lansări de exercițiu asupra unei ținte în mișcare sau fixe.

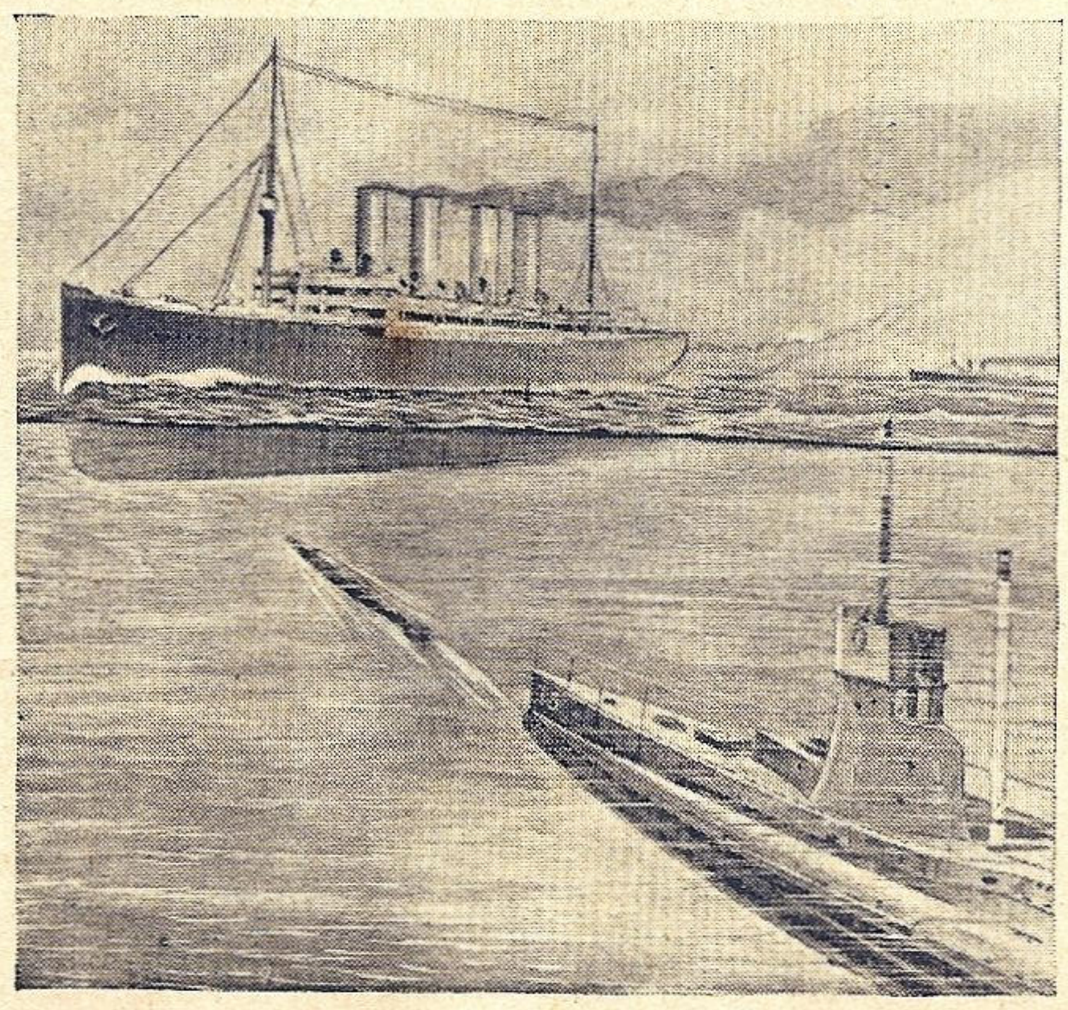
Submarinul *„Delfin"* a fost construit pentru flota greacă în șantierele Schneider (Franța) și lansat în preajma războiului balcanic, a făcut o serie de scufundări de exercițiu cu personalul grec, care în timpul construcției avusese timp să se familiarizeze cu complicatele manevre. De altfel Casa Schneider dăduse comanda Lt. Comandorului Paparigopoulo, și unui consilier experimentat, un ofițer demisionar din Marina Franceză. In grabă, submarinul e chemat să vină în patrie, și după o escală la Corfu, ajunge la Salamina (Baza Navală grecească) unde tot în grabă se controlează toate aparatele și motoarele, se îmbarcă diverse materiale, torpile de război și... în câteva zile părăsește arsenalul și intră la Mudros, unde se afla grosul flotei grecești.

Peste câtva timp primește ordin să ralieze escadra de la Tenedos. care făcea blocusul Dardanelelor și acolo împreună cu distrugătoarele execută patrulări în fața strâmtorilor. .

La 14 Dec. Turcii se decid să înfrunte inamicul. Distrugătoarele grecești sboară la luptă, iar *Delfin*-ul primește ordin să aștepte până i se anunță prezența chiurasatului turc *„Medgidieh"* (cel mai prețios vânat). In fine vestea îi este adusă de un distrugător (pentrucă T.F.S. nu avea la bord) dar cu toată graba de a ajunge pe câmpul de luptă, *„Medgidieh"* intrase în Dardanele.

La 16 Dec. *„Delfin"*-ul aflându-se în larg primește ordin de la un distrugător să se ție în urma sa până în apropierea inamicului, unde fiind primit cu foc viu, distrugătorul scapă cu maxima viteză, lăsând submarinului „libertate de manevră". Prea târziu însă, deoarece inamicul, simțind ceva probabil, se retrage în grabă înainte ca *„Delfin"*-ul să fi ajuns în poziție bună de atac.

Comandantul Paparigopoulo se plânge amiralului-șef că în aceste două ocaziuni cu siguranță ar fi putut face vre-o ispravă, însă fiind pus sub tutelă, nu va putea acționa în mod eficace niciodată, pentrucă numai având libertate de manevră se poate aranja într'o poziție favorabilă în care să poată ataca inamicul.



Torpilarea unui vas de către un submarin, când torpila merge bine.

In sfârșit, amiralul îi satisface doleanțele, astfel că în ziua de 21 Dec. tocmai pe când își încărca acumulatorii primește semnalul distrugătoarelor, care observând eșirea inamicului, îl anunță în grabă. Imediat se iau măsuri de plecare și luptă și în scurt timp *Delfinul* se găsește în mare, pândind aproape de coastă ivirea inamicului. In așteptarea aceasta își consumă aproape în întregime bateriile până a doua zi dimineața, fără ca inamicul să apară. Comandantul hotărăște să ancoreze la adăpostul insulei Tenedos pentru a-și reîncărca acumulatorii, însă distrugătorul de gardă îi semnalează: *Medgidieh și 5 torpiloare sunt în afara Strâmtorilor ; libertate de manevră*. Deși cu bateriile pe jumătate descărcate, *Delfinul* pleacă la luptă pentru a nu mai pierde și această a treia ocazie. Se întâlnește cu distrugătoarele grecești cari făceau cu toată viteza drum către NW. Cu această ocazie

află că inamicul ar fi la extremitatea de West a insulei Imbros. Având în vedere apropiata prezență a inamicului, comandantul dă dispoziții de luarea imersiunei, însă din motive cari nu se cunosc, submarinul se înclină rapid cu prova și se afundă precipitat ; pentru a reeși la suprafață a trebuit să fie golite în grabă balasturile din prova. Situația devenise destul de grea, căci după această întâmplare rămăsese în butelii o cantitate de aer comprimat suficientă doar pentru o revenire la suprafață ori pentru a se porni motoarele Diesel. (Eșirea la suprafață s'ar mai fi putut executa și altfel, adică golind balasturile cu turbina și manevrând cârmele de imersiune, dar această manevră destul de delicată era aproape imposibilă de efectuat pe mare cu hulă).

Intre timp flota inamică apăruse și *Delfinul* nu putea să mai stea la suprafață pentru a-și complecta aerul în butelii.

Cu un admirabil calm, comandantul Paparigopoulo, ordonă afundarea în vederea atacului. De data aceasta, luarea imersiunei se face bine, așa că la ora 10 h. 07 m. se afla la imersiunea periscopică de 7 m.

Navele turcești în frunte cu *„Medgidieh"*, mergeau în linie de șir pe un drum care trecea între submarin și insula Tenedos.

La 10 h. 25 m. *Delfinul* ia drumul de atac, perpendicular pe drumul estimat al inamicului, reducând la minimum viteza sa. Din ochi comandantul estimează viteza țintei și dă elementele necesare servanților dela tuburile lans-torpile.

La 10 h. 30 m., în clipa în care imaginea chiurasatului turc apare în linia de vizare a periscopului, comandantul ordonă *„Foc"*. Distanța era doar de 500 m. așa că reușita ar fi fost deplină, dacă comandantul, care nu retrăsese periscopul, nu ar fi văzut că torpila, dela care spera atâta, în loc să-și urmeze drumul la țintă, a făcut un salt mare la suprafață, apoi altele mai mici cu mai multe ricoșeturi, după care a dispărut în mare într'o direcție necunoscută.

Intărâtat de nefuncționarea regulată a torpilei, se hotărî să atace vasul următor în linie, de care ajunsese la 300 m. distanță. Intempestivele salturi ale torpilei, precum și bula de aer eșită la lansarea ei, au făcut pe turci să bănuitscă prezența submarinului și stricând formația de mars, torpiloarele se năspusti asupra locului bănuit. (In felul acesta în timpul războiului mondial au fost distruse sau rău avariate multe submarine germane fiind atacate de vase mici mai ales, care nu aveau alt mijloc de luptă contra submarinelor). Primejdia iminentă îl făcu pe comandantul grec să ordone imersiunea rapidă la 18 m. Abia ajunseseră la 12 m. că și simțiră sguduirile produse de vâltoarea elicilor torpiloarelor inamice.

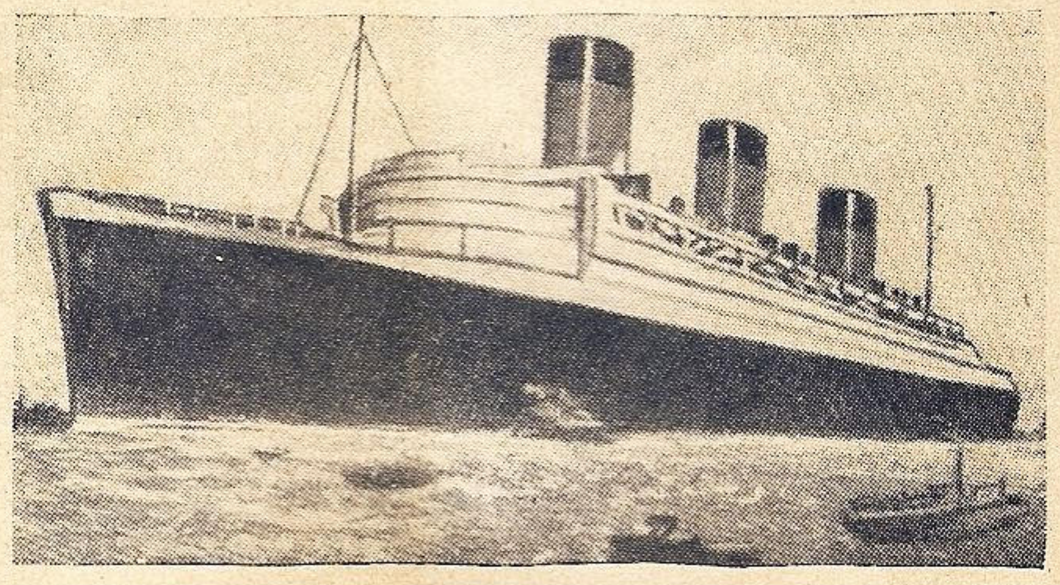
Timp de 20 minute a mers înspre West, ținând drumul după compasul magnetic, (singurul existent!) apoi revenind la imersiunea periscopică, comandantul observă că Turcii intră în Dardanele. Ca o culme a nenorocului, *Delfinul* se isbește de o stâncă submarină de care nu reușește să se deslipească decât după ce, ca o ultimă scăpare, au fost desprinse greutățile de siguranță. Ajuns la suprafață, cu aerul rămas în butelii lansează motoarele, unul pentru propulsie, altul pentru acumulatori și încet, încet, ajunge la baza dela Mudros, de unde peste câteva zile e trimes la Salamina pentru a intra în arsenal. Războiul se sfârși în scurt timp și *Delfinul* nu a mai putut participa la operațiunile navale.

Astfel Grecii se pot mândri că au fost primi cari au lansat o torpilă de submarin în contra unui vas inamic, cu toate că torpila nu și-a atins ținta.

Z. N.

Iarăși Super-Cunardul

Se pare că de data aceasta guvernul britanic s'a hotărât să acorde Companiei Cunard, ajutorul său financiar, pentru terminarea enormului transatlantic, denumit oficial „No. 534", dar cunoscut sub numele de Super-Cunarder (care va avea 73.000 tone). Subsidiile se vor ridica la circa 3.000.000 lire sterline și se vorbește de pe acum de construirea unui al doilea vas de acelaș tonaj, pentru care se cer cam 2 milioane lire sterline.

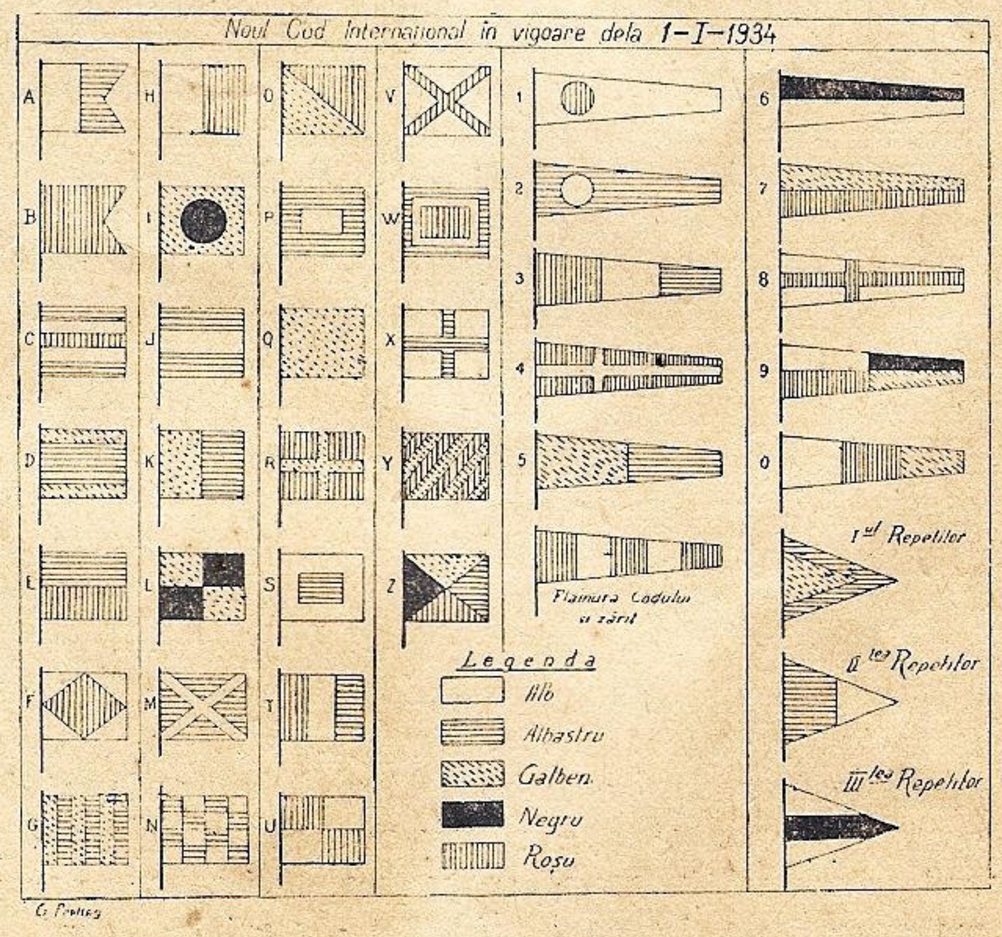


Transatlanticul «No. 534»

Intervenția pare a fi motivată de fuziunea companiilor Cunard Line cu White Star Line într'o nouă societate, care va prelua acțiunile celorlalte două, așa cum fusese vorba mai de mult (a se vedea No. 2, 1933, pag. 46 și No. 4 1933, pag. 145 din revistă).

Noul cod international de semnale

La 1 Ianuarie, a intrat în vigoare, în toate țările, noul cod de semnale, ce înlocuește pe cel din 1900. Revizuirea vechiului cod, e datorită inițiativei guvernului britanic, care a convocat o conferință, la care au luat parte reprezentanții Statelor Unite, Franței,



Italiei și Japoniei. Semnele vor fi sporite cu 10 flamuri și 3 ghidoane repetitoare (de ajutor).

Noul cod este primul ce conține semnale pentru radio, termeni pentru aeronautică și o secție medicală, pentru consultații dela distanță ; vocabularul geografic este foarte dezvoltat ; codul re-

glementează transmisiunea prin semne flotante, prin semnale Morse — luminoase şi sonore, — şi semnalizare cu braţele. Codul cuprinde două părţi: 1) Codul de semnale, propriu zis şi 2) Codul de semnale prin radio. Prima parte are următoarerle capitole: 1) semnale de recepţie, urgente şi importante; 2) recepţie şi transmitere (pavilioanele pătrate sunt semnale geografice); 3) transmisie, vocabular general şi secţia medicală. Flamurile sunt semne numerice; ghidoanele de ajutor (repetitoare) servesc a repeta o literă ori cifră care ar figura de mai multe ori în acelaş semnal, fiind astfel o mare uşurare în special pentru vasele cari nu au mai multe jocuri de pavilioane. Fiecare ghidon are un număr: în locul semnului ce se repetă, se pune ghidonul, al cărui număr corespunde locului ce-l ocupă în semnal semnul ce trebue repetat. Exemplu: 1) avem semnalul AABC, el se va transmite în noul cod astfel: pav. A, ghid. No. 1, pav. B, pav. C.; 2) avem semnalul DEFD, care se va transmite: pav. D, pav. E, pav. F, ghid. No. 1; 3) avem semnalul GGHG, care se transmite: pav. G, ghid. No. 1, pav. H, ghid. No. 2; 4) semnalul JKLL se va transmite astfel: pav. J, pav. K, pav. L, ghid. No. 3; 5) avem de transmis semnalul: D 2886: vom transmite astfel: pav. D, flam. No. 2, flam. No. 8, ghid. No. 2, flam. No. 6 etc.

Odată cu punerea în vigoare a noului cod, vor trebui să fie schimbate semnalele distinctive ale tuturor vaselor din lume.

Codul va avea 7 ediţiuni oficiale: Engleză, Franceză, Germană, Italiană, Spaniolă, Norvegiană şi Japoneză.

Pericolul icebergurilor

Celebrul naufragiu al *Titanicului,* este prezent în mintea tuturora: oricine ştie astăzi ce înseamnă un iceberg şi ce pericole grave suscită apariţia unui asemenea munte plutitor în drumul vaselor. Dela această catastrofă, cercetările pentru a căuta să se evite întâlnirea acestor coloşi de ghiaţă, au continuat fără încetare: s'a vorbit de tot felul de detectoare şi de semnalizatoare, dar instrumentele de acest fel nu pot îndepărta un iceberg ce s'ar ivi în drumul unui vas.

D-l *Howard Barnes,* profesor de fizică la Universitatea Mac Gill, afirmă că a descoperit mijlocul de a distruge icebergurile dela origină: va întrebuinţa un dispozitiv bazat pe reacţiile unor anumite materii chimice, cari produc o căldură enormă, mult mai ridicată decât cele cunoscute, — a suflătorului oxhydric în special. Domnia sa susţine că topirea icebergurilor este foarte posibilă şi îşi propune să întreprindă o expediţie în Grönlanda, unde va putea experimenta procedeele sale, ce par a fi reuşit în laborator; dacă experienţele vor da rezultate, atunci va proceda la topirea în masă a gheţarilor, curmând astfel răul dela rădăcină.

Anglia vinde vase vechi

După o statistică prezentată Camerei Comunelor, au fost vândute armatorilor străini (în special italieni şi greci) în cursul anului 1933, vase de un tonaj global de 856.000 tone, în timp ce în anii precedenţi (1932 şi 1931) se vânduseră deabea câte 571.000 tone; maximumul fusese atinse în 1928, cu 856.000 tone.

Armatorii englezi, au protestat contra modului cum se fac aceste vânzări, căci vasele continuă a naviga, concurând pe foştii lor proprietari, deoarece noii armatori, le fac să navige cu navluri mai scăzute decât armatorii britanici, din cauza cheltuelilor de exploatare mai reduse ce au. Se preconizează introducerea unei discriminaţiuni în fixarea preţului, ori impunerea unei condiţii de demolizare, la încheerea contractului.

O nouă marină: cea Palestineană

In Decembrie a luat fiinţă la Tel-Aviv, o societate de navigaţie, constituită cu capital în întregime evreesc: *Compania Houpia,* care îşi propune să desvolte exportul produselor palestiniene; transportul pe vase naţionale, va face ca navlul să rămână în ţară. Societatea va organiza în primul rând, exportul de portocale, cari au început a fi prodigios căutate, exportul lor luând un avânt miraculos. Se proectează, pentru mai târziu, exportul de ciment, potassiu şi în special, al produselor petrolifere, cari vor face o concurenţă acerbă produselor româneşti şi ruseşti, odată cu terminarea portului Haiffa şi al pipe-line-ului Mossul-Mediterana.

Portul Haiffa, unde se fac lucrări de mare anvergură, va deveni, într'un viitor apropiat, rivalul Alexandriei, pe care este posibil să o suplanteze, dacă se ţine seamă de avântul economic ce l-a luat în ultimul timp Palestina, ţară ce nu cunoaşte criza şi şomajul.

Societatea a cumpărat deocamdată un vas cu motoare, numit *Emmanuel,* care, armat exclusiv cu un echipaj evreesc, a întreprins o călătorie reuşită dela Jaffa la Anvers, cu un caric de seminţe de soya. Societatea intenţionează cumpărarea de alte vase pentru intensificarea exportului. Vasul a navigat sub pavilion palestinian, care apare astfel pentru întâia dată pe mări.

Şcoli profesionale pentru copii de marinari în Italia

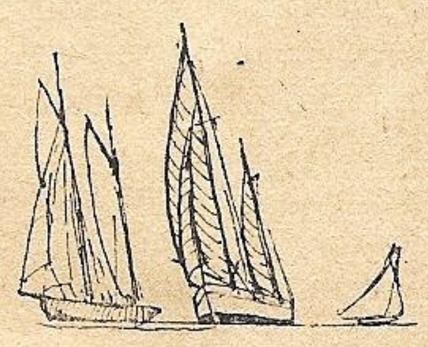
In Italia, ţară care are o mare populaţie marinărească, s'a recunoscut nevoia de a îndrepta copiii din regiunile maritime, spre meseriile marinăreşti; ceeace a contribuit la crearea unor şcoli profesionale de acest gen, a fost faptul că pescuitul se făcea, până în ultimul timp, în mod empiric. Prin crearea unor asemenea instituţii, ce vor putea pregăti copiii de marinari, în mod cât mai temeinic pentru cariera părinţilor lor şi în acelaş timp, se va fi lucrat pentru redresarea situaţiei pescuitului italian.

Organizaţia care se ocupă de această operă, este „Consorzio delle Scuole Professionali per la Maestranza Marittima" şi e subvenţionată atât de Marina Comercială, cât şi de către Stat, acesta din urmă în proporţie mai mare. Consorţiul a luat fiinţă în 1917, dar a fost organizat definitiv abea în 1920, când a căpătat personalitatea juridică.

Scopul asociaţiei, este de a creia, promova, supraveghea, conduce, a coordona şi a ajuta: 1) şcoli profesionale pentru pescuitul maritim, costier, mediteranean şi oceanic, pentru navigaţie, pentru şantierele navale; 2) cursuri speciale pentru minori, suficiente pentru a obţine brevetul de conducere al bărcilor cu motor şi pentru acordarea titlului de patron maritim etc.; 3) orice iniţiative apte a îmbunătăţi abilitatea technică în profesiunile în legătură cu suscitatele industrii maritime.

Consorţiul are 23 de şcoli, răspândite pe tot litoralul peninsulei; cursurile sunt în general de 3 ani; pe lângă multe din ele se află laboratoare de pescărie, înzestrate cu tot materialul trebuincios, iar pe lângă altele se ţin cursuri de motoare marine, pe când unele au cursuri de ajutor în caz de accidente. Pentru partea practică, Consorţiul are şi o însemnată flotilă: la Genova un vas de pescuit cu motor, cu toate uneltele necesare, la Molfetta, unul identic, la Bari un cuter cu motor, etc. în total 13 unităţi. Intreaga populaţie şcolară este dată de locuitorii litoralului, care îşi trimet peste 2.000 de copii anual pentru a urma aceste cursuri; în afară de şcolarii obicinuiţi, mai frequentează şcolile profesionale maritime un mare număr de adulţi, pentru cari se ţin cursuri speciale de perfecţionare. (Din „Italia Marinara).

Noi, care nu avem de perfecţionat ci *de creat* o populaţie maritimă, ar trebui să luăm exemplu de ceeace se face în Italia în această privinţă.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Marina britanică va întreprinde în cursul anului, mari manevre navale în Mediterana, la cari va lua parte şi *Home Fleet*. Vor fi manevre combinate, cu submarine, forţe aeriene, etc.

☐ In 1934, vor intra în serviciu următoarele vase din programele navale anterioare: crucişătoarele *Neptune* şi *Orion*, flotila-leaderul *Exmouth*, 8 distrugătoare de tip *Eclipse* şi 4 avizouri (sloops). Cele 3 submarine puse în şantier în 1931, vor fi gata deabea în 1935.

☐ A fost comandat sloopul *Klingfisher*, despre care se spune că va avea şi velatură, pentru a servi la instrucţia tinerilor ofiţeri în manevra velelor.

BRAZILIA

☐ Vasul-şcoală cu vele *Almirante Saldanha da Gama*, a fost lansat în şantierele Vickers-Armstrong.

FRANŢA

☐ De curând au fost lansate distrugătoarele *Le Terrible* (şant. Blainville) şi *L'Indomptable* (şant. Forges et Chant. de la Médit.), cari fac parte din programul naval 1930. Ele au 2.569 de tone şi sunt armate cu 5 piese de 138 mm., 4 de 37 mm. AA şi 3 afeturi triple de tuburi lans-torpile de 550 mm. Aceste nume au fost purtate, pentru ultima oară, de două pază-coastă chiurasate, lansate în 1883; ele aveau 7.200 de tone şi erau armate cu piese de 420 mm., în barbete.

☐ La Cherbourg, a fost pus în şantier un vas hydrograf, care va purta numele *Amiralului Mouchez*, cunoscut marinar şi hydrograf, care a ridicat harta coastelor Braziliei; meritele sale l-au desemnat pentru direcţia Observatorului din Paris unde, sub conducerea sa, au fost începute lucrările pentru întocmirea hărţei cerului, pe cale fotografică.

☐ Submarinul *La Vestale*, construit în şantierele Schneider dela Châlons-sur-Saône, a fost adus la Toulon, într'un şaland special cu care a coborât Rhônul.

☐ Franţa construeşte mereu vase rapide: după *El Mansour*, care a dat 22,6 n. la probe, în loc de 21 cât fusese prevăzut, urmează a intra în serviciu *El Djezaïr*, dela care se aşteaptă 22 n. Aceste pacheboate vor asigura traficul pe linia rapidă a Algeriei. Deasemeni, compania Paquet a comandat la şantierele La Seyne, un vas cu 21½ n.; el e menit să înlocuiască pe *Nicolas Paquet*, naufragiat anul trecut şi care nu dădea decât 16 n.

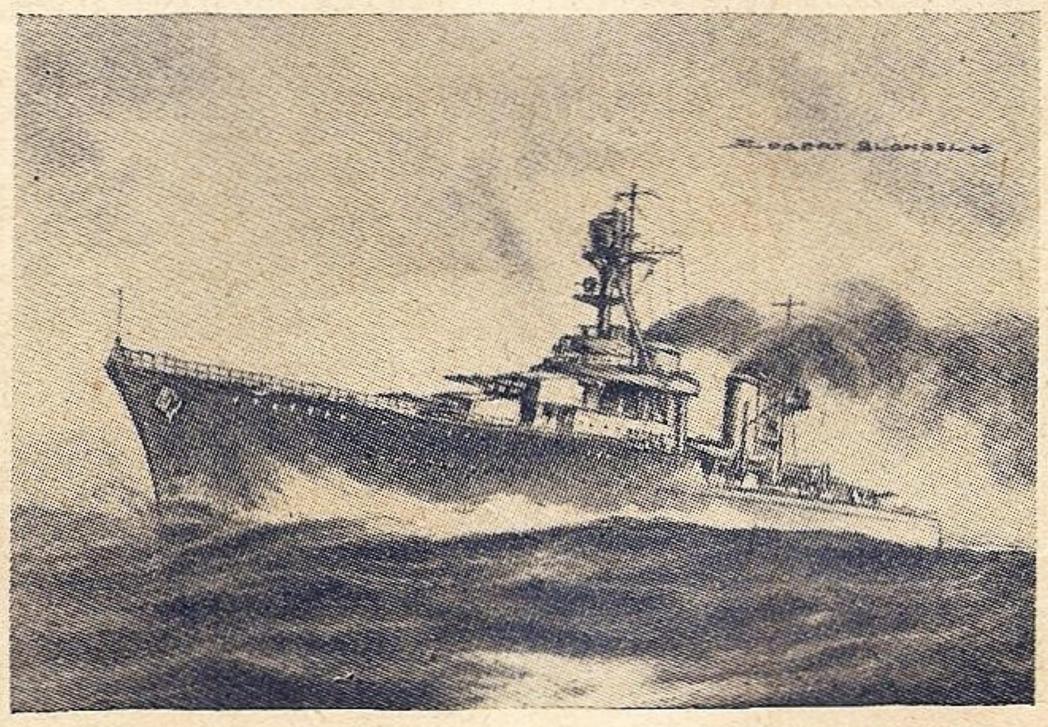
☐ s/s *Champollion*, al Companiei Messageries Maritimes, va suferi o operaţiune analoagă cu aceea pe care sunt în curs de a o suporta vasele clasei *Albert Ballin*, a companiei Hamburg-Amerika Linie (v. No. 12 al rev. pag. 268); el va fi lungit cu 8.50 m. şi va primi o provă în bulb, plus alte ameliorări cari îi vor mări viteza.

— Lucrările chiurasatului *Dunkerque* nu au avansat prea mult, şi nici nu se ştie când va fi lansat; în orice caz, fiind construit într'un basin, el va putea fi lansat într'un grad mai înaintat de armare, decât dacă ar fi fost construit pe o cală.

☐ Mai sunt actualmente în construcţie distrugătoarele *Le Fantasque* şi *L'Audacieux* la Lorient şi *Le Triomphant* la Dunkerque. Ele se află într'o stare avansată de construcţie şi vor fi lansate peste puţin timp.

☐ La Nantes a fost lansat vânătorul de submarine *Ch-3*, al treilea din program; *Ch-4* va fi lansat în cursul lunei. *Ch-1*, din aceeaşi serie, a făcut probe strălucite, în cursul cărora a dat 22.5 n., în loc de 20 cât se prevăzuse în contract.

☐ Dăm o gravură în care se vede care va fi aspectul crucişătorului *La Galissonière*, atunci când va fi terminat.



Crucişetorul francez „La Galissonière"

☐ Vedeta *V-T-B-10*, a atins la probe viteza de 55 de noduri, ceeace face aproape 102 km. h.; ea este prevăzută cu 2 motoare de câte 1.000 cai.

STATELE UNITE

☐ Programul naval, ce a făcut obiectul atâtor discuţiuni, şi a inspirat temeri Japoniei, însumează 120.000 de tone, repartizate astfel:

4 crucişătoare,	a 10.000 tone,	40.000 tone
2 port-avioane	„ 20.000 „	40.000 „
20 distrug.	4 „ 1.850 „	7.400 „
	16 „ 1.500 „	24.000 „
4 submarine	„ 1.500 „	6.000 „
2 canoniere	„ 2.000 „	4.000 „
Total		121.400 tone

☐ Amiralitatea americană are în proect noi crucişătoare-port-avioane, cu o viteză de 36.5 n. cari pot duce pe puntea de zbor, 36 de aparate. Ele vor fi armate cu piese de 152 mm., aşezate în trei turele triple suprapuse, la prova, sub puntea de zbor.

☐ Un crucişător de 10.000 de tone, pus de curând în şantier, va primi numele de *Quincy* şi va fi terminat în 1936; *Vincennes*, va fi început deabea în cursul acestei luni, pe când al 18-lea, va fi pus în lucru în Junie 1935, conform Conferinţei dela Londra.

JAPONIA

☐ Japonia se străduește să creeze o marină pentru noul stat Mandchoukouo : a organizat un comandament al marinei și a cumpărat atelierele Skoda dela Kharbin ; în ce privește flota, a lansat deocamdată 2 canoniere de 200 de tone : *Rinni* și *Daïdo,* 6 canoniere de 20 t., și 20 de vedete ; afară de aceste construcţii noi, mai sunt în Mandchoukouo, încă 5 canoniere vechi și vre-o 10 cargoboturi armate.

☐ Au fost lansate distrugătoarele *Manazuru, Hatsugari* și *Tomazuru* de 590 t., destinate apărării coastelor și protecţiunei convoaelor ; ele sunt armate cu 3 piese de 120 mm. și 4 tuburi lans-torpile.

— In Noembrie, a fost lansată nava-bază de submarine *Okujira,* de 10.000 tone ; ea are motoare Diesel de 13.000 HP., care-i dau o viteză de 20 n. ; ca armament, are IV tunuri anti-aeriene și 12 mitraliere.

GERMANIA

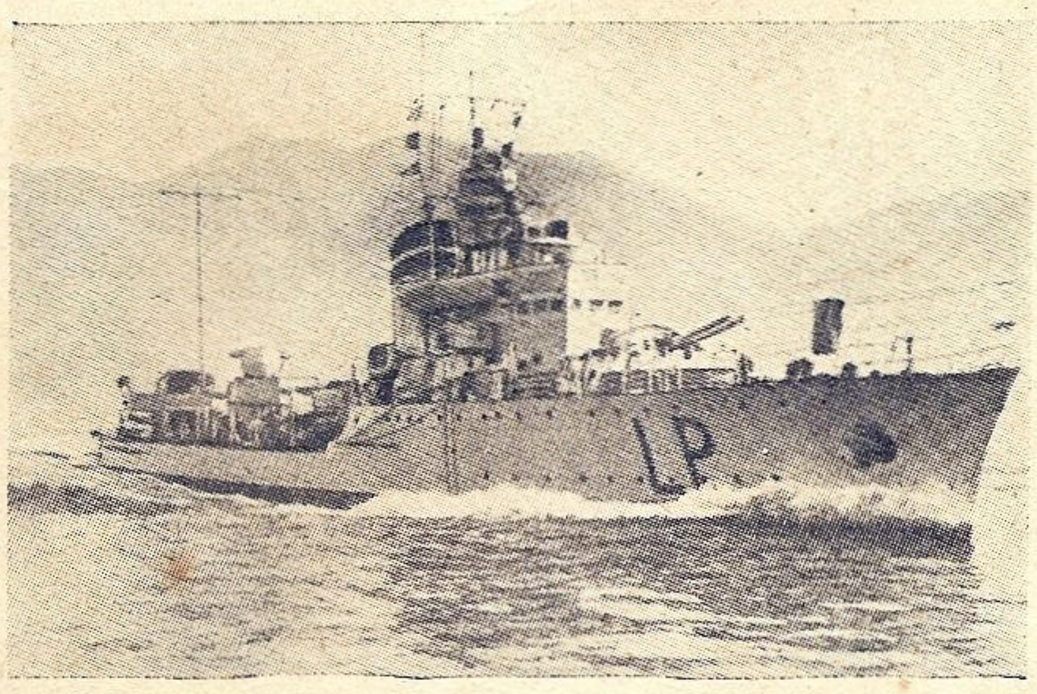
☐ Compania Hamburg-Amerika Linie va începe în curând lucrările pentru renovarea altor două vase, în acelaș mod ca și cele patru ale clasei *Albert Ballin. Niederwald* și *Steigerwald,* (de 4.500 tone) vor fi lungite cu 6 m., vor căpăta o provă în bulb, iar motoarele vor fi înlocuite prin turbine, ceeace le va ridica viteza la 12 n., în loc de 10 n. cât aveau până acum.

ITALIA

☐ Crucișătoarele de 7.000 de tone, *Giuseppe Garibaldi* și *Duca degli Abruzzi,* au fost comandate șantierelor Orlando și San Marco. Ele fac parte din programul naval 1932—1933.

☐ Cele 8 distrugătoare tip *Dardo* și *Lampo* (1.206 și 1220 tone), au intrat în serviciu.

☐ Submarinul *Ondina* a fost lansat la șantierul Monfalcone ; de acelaș tip, se mai află în șantier, *Amfitrite.*



Distrugătorul italian „Lampo".

☐ Submarinul *Smeraldo,* de tipul *Ondina,* a reușit să se scoboare până la 86 de metri.

RUSIA

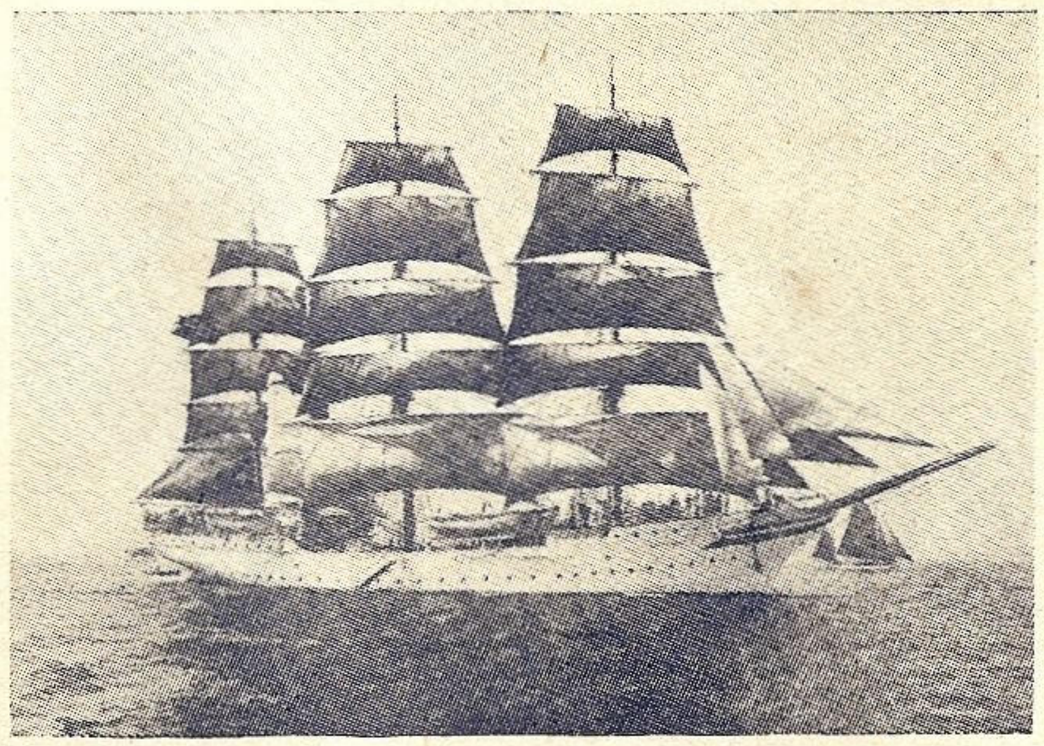
☐ După informaţiuni din izvor rusesc, se lucrează intens la canalul Moscova-Volga, care va fi lung de 172 de km. ; cu ajutorul lui, Moscova va deveni un port fluvial și se scontează deja pe un trafic de 5 milioane tone.

SUEDIA

☐ Până și Suedia, ţară atât de pacifică, pare a fi cuprinsă de febra unui plan naval : s'a proectat un program naval, în baza căruia ar urma să se construiască un crucișător, două submarine și patru vedete.

POLONIA

☐ Societatea Gdynia-America a comandat, unui șantier italian, două transatlantice de câte 13.000 tone cu motoare ; partea interesantă, este că ele vor fi plătite în cărbuni polonezi. România, care are atâta petrol, mai mult decât poate să vândă, ar putea să-și creeze în acest mod o adevărată flotă comercială.

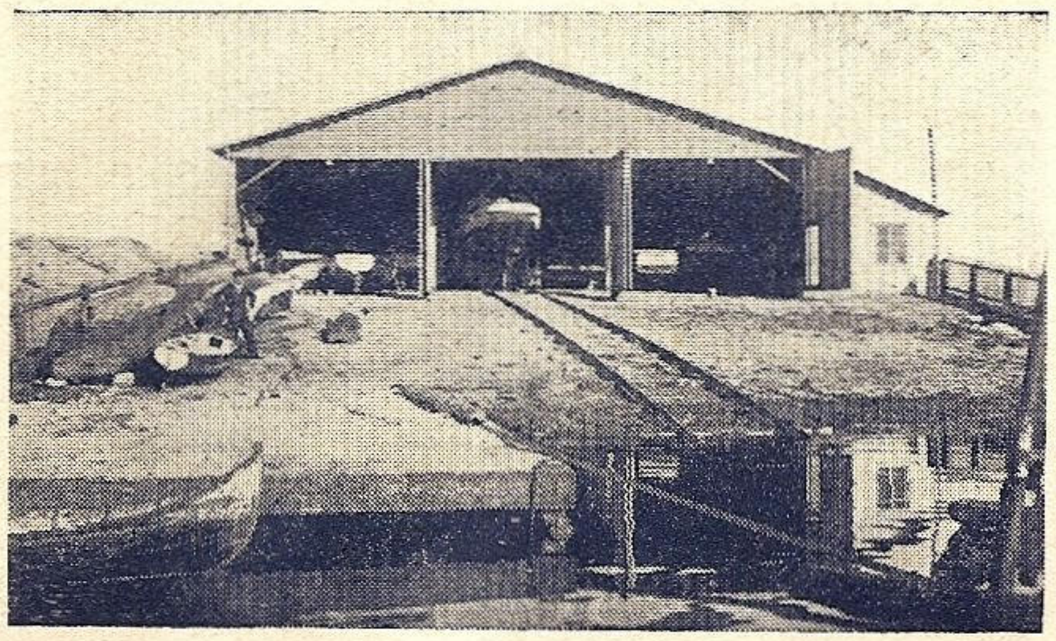


Vasul-școală norvegian „Sortander".

NORVEGIA

☐ Dăm fotografia vasului-școală cu vele *Sortander* al marinei norvegiene ; este unul din cele mai frumoase vase-școală ce există actualmente.

Din ţară



Cala yacht-clubului din Constanţa.

Secţia de propapandă a tineretului

Secţia de propagandă a tineretului din L. N. R. „Comandor Eugen P. Botez" și-a început activitatea cu toată iarna, vacanţa, alegerile, etc., au creiat o filială în judeţul Putna, cu sediul la Focșani, alegându-și următorul comitet :

Preşedinţi de onoare : d. N. Chirculescu, Dr. I. Pascu, Victor Dumitriu, G. Gavriliu, prefectul judeţului și V. Stănescu-Dunăre, primarul orașului Focșani.

Preşedinte activ : d. N. Daraban, inginer chimist.

Vice-preşedinţi, d-nii : Titi Pascu, student și St. Ţolescu, avocat

Secretar general : d. Rudolf Spiegler, student.

Casier : d. Titi Vlădescu.

Secretari, d-nii : Constantinescu, M. Leonida (presa) și Horaţiu Marc (legătura).

Bibliotecar : d. Anton Misir.

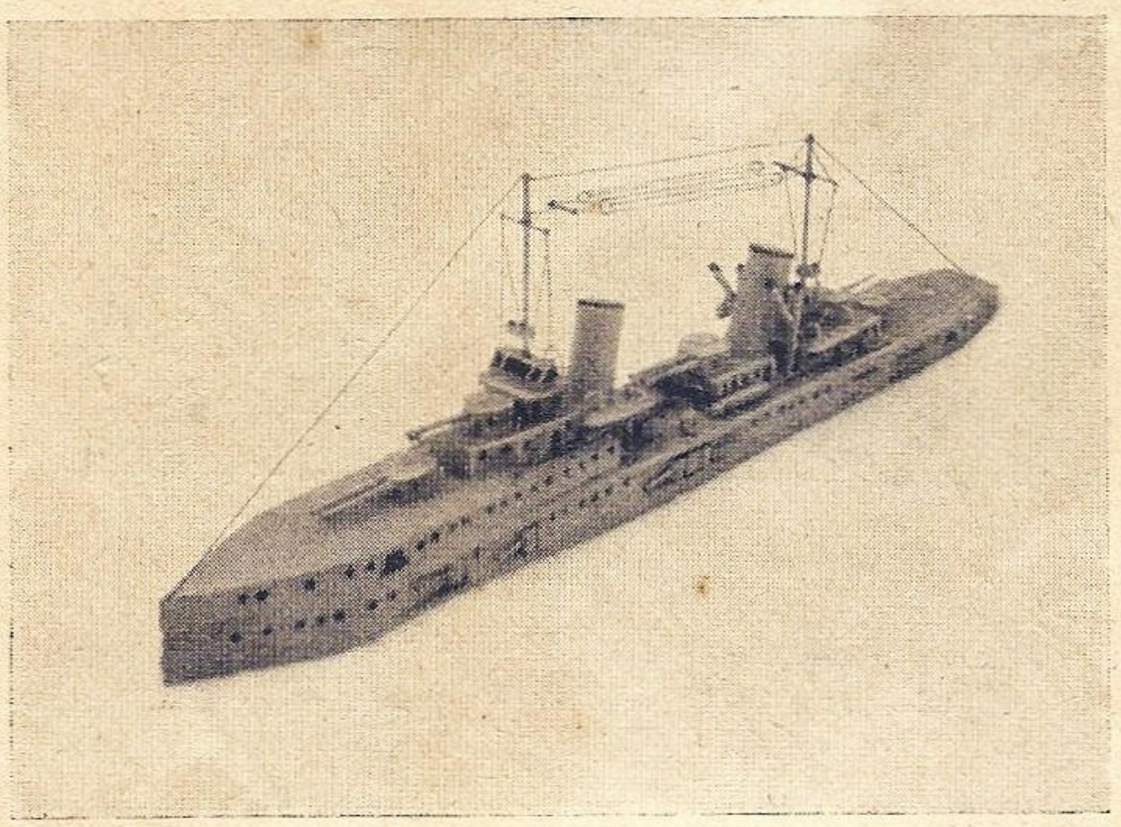
Contencios : d. avocat G. Ştefaniu.

Membrii, d-nii : Puiu Pascu, Em. Olteanu, Emil Cadelcu, C. Lăzărescu.

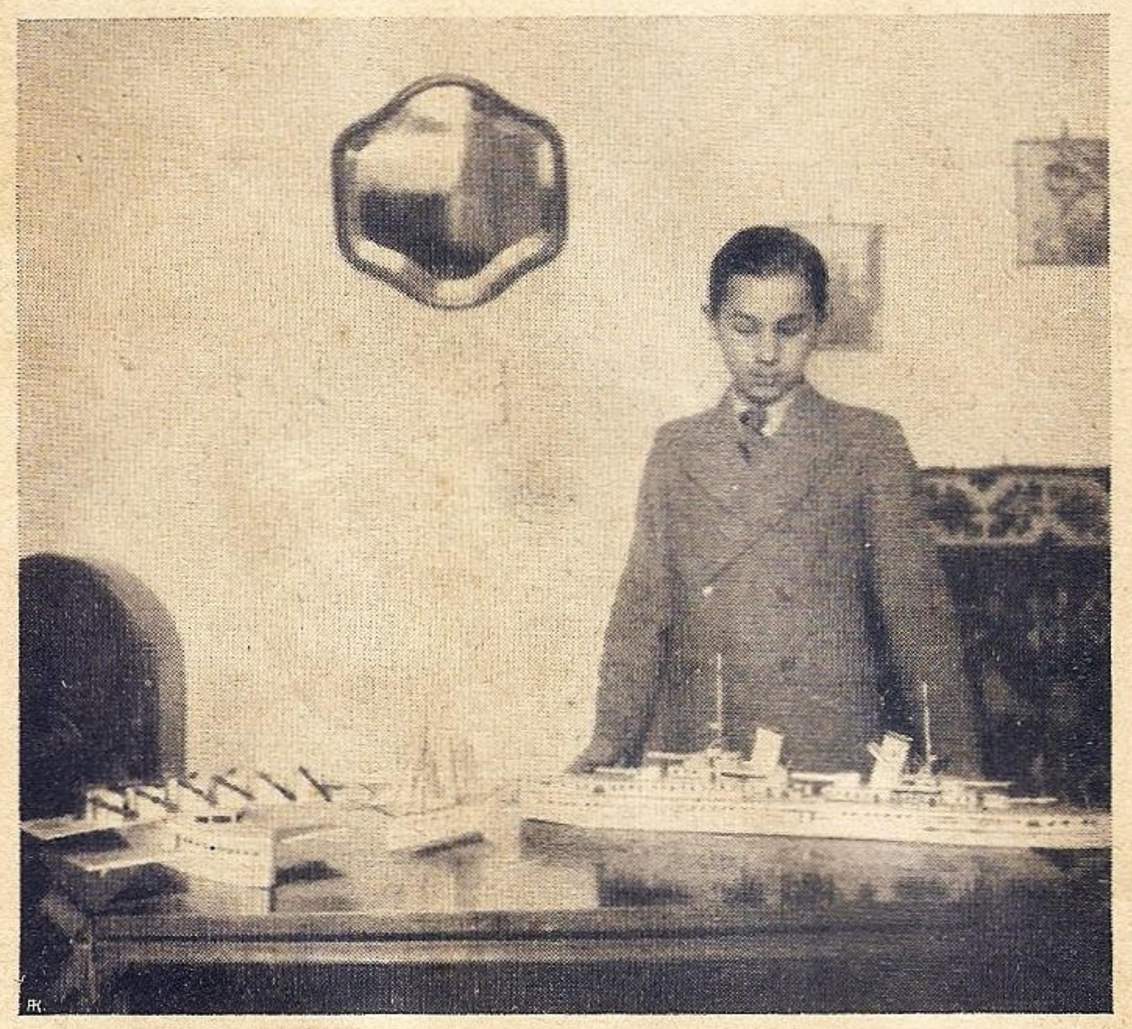
Censori, d-nii : N. Marinescu, V. Croifeleanu, I. Bărbulescu.

Nu ne îndoim că tineretul va reuşi ca dela filiala No. 1 să ajungă la No. 101.

Elev de liceu constructor naval



Acest vas de răsboi, în aparenţă fotografiat din aeroplan,— nu este decât un model de lemn şi tinichea, — de 80 de cent, — aşezat pe zăpadă şi fotografiat pe distanţa de 1 m.



Constructorul este Caius Brediceanu, elev cl. VI-a la liceul din Sibiu, — membru al „Ligei Navale Române".

Necrolog

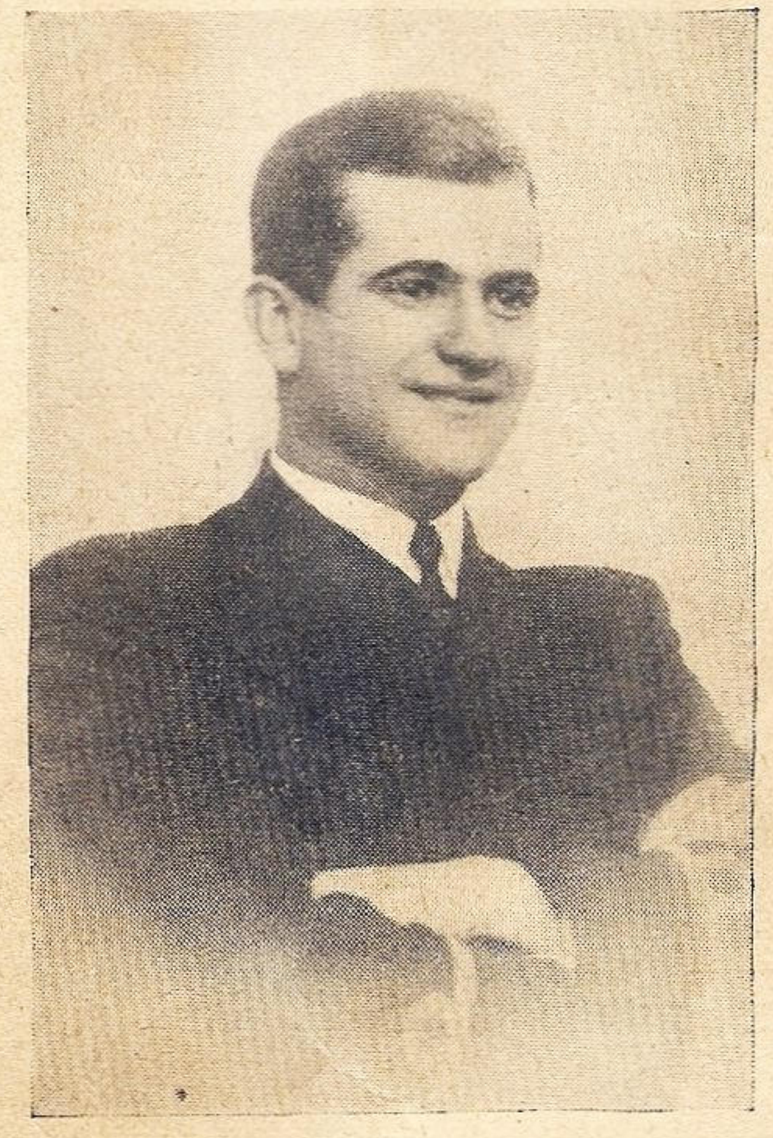
La sfârşitul lunei Decembrie a murit la Paris, savantul *A. Berget,* membru al Institutului Oceanografic, pasionat de mare, pe care a iubit-o şi ca savant şi ca artist. Lui i se datoresc nenumărate lucrări asupra faunei marine a globului şi a participat la foarte multe expediţii de cercetări oceanografice. Vacanţele obicinuia să şi le petreacă pe coastă, de unde deseori se avânta în larg, cu yachtul său, fiind un desăvârşit yachtman.

Sublocotenentul Daniel Constantinescu

Ziua de 15 Decembrie a adus un nou doliu Marinei : Sublocotenentul Daniel Constantinescu în vârstă numai de 23 ani a fost răpus de o moarte năpraznică la începutul carierei sale.

El lasă în mijlocul camarazilor săi şi a tuturor acelora care l-au cunoscut, regretul pentru pierderea unui ofiţer eminent şi durerea pentru lipsa unui bun camarad şi prieten.

Născut în comuna Poenari judeţul Prahova la 11 Sept. 1911, el



a urmat liceul din Constanţa şi Bucureşti şi apoi Şcoala Navală, atras fiind de o neînfrântă dragoste pentru mare.

Sub imboldul primelor amintiri ale copilăriei sale, care se împletiseră puternic într'un ideal, el îşi făcuse din viaţa de marinar şi slujba în serviciul Marinei o ţintă pentru care nădăjduia să lupte într'un viitor care-i surâdea.

Daniel Constantinescu moare în momentul când comandanţii săi îl priveau cu încredere şi dragoste, când camarazii îi iubeau şi-l stimau şi când înconjurat de iubirea tuturor privea încrezător viitorul.

Amintirea sa rămâne veşnic în inimele ofiţerilor de Marină, ale camarazilor şi prietenilor săi.

Fie-i ţărâna uşoară !

TH. BRĂTULESCU

Recenzii

Vaporul din pădure *)

Drama ce-o povestesc s'a petrecut în toamna anului 1914 pe coasta de răsărit a Africei, mai la sud de insula Zanzibar.

Căutaţi pe hartă şi găsiţi un fluviu cu numele *Rufigi* care curge dintre lacurile Tanganica şi Nianza spre oceanul Indian.

Pe aici erau colonii germane până la războiul european.

In mijlocul unei păduri, un vapor de războiu sta la ancoră. Corpul cenuşiu cu trei coşuri stinse, în culoarea apelor noroioase ale fluviului *Rufigi,* s'a ascuns între de-

*) Claude Farrère, *Combats Navales.*

sișuri de arbori, din ale căror vârfuri abia se zărește o fășie de ocean. Este crucișătorul german „*Koenigsberg*", fugar din escadra celor 8 crucișătoare germane din Pacific și Indian risipite tainic într'o noapte cu câteva zile înainte de declararea războiului.

Comandantul *Loof*, așteaptă în cabina telegrafului fără fir ordine dela Berlin. Aparatele sfârâe și telegrafistul descifrează porunca primită prin aer :

„*Comandamentul suprem al armatelor navale către toate vasele germane : Libertate de mișcare. Salvați-vă cum puteți. Atacați vasele de comerț inamice*".

„*Koenigsberg*" a bombardat colonia engleză dela Zanzibar, a scufundat un crucișător englez și a scăpat cu fuga de urmărirea escadrei Coloniei Capo ale Africei de sud.

Comandantul *Loof* are o singură părere : să se ascundă. Secundul e de altă părere : să iasă în calea vaselor de comerț, cărora să le ia provizia și cărbunii. Apoi să pornească în căutarea lui „*Emden*". In doi se poate lucra mai bine.

Loof bate cu pumnii în masă :

— Nu ! Eu vreau să economisesc Germaniei un vapor. Mașinile sunt cam uzate. Abia am putut urca gura lui Rufigi. Acum va trebui să le demontăm. Vom mobiliza negrii cari să care piesele în spate până la arsenalul dela *Dar et Salam* (între Zanzibar și Rufigi). După reparația mașinilor vom vedea ce e de făcut.

De opt zile „*Koenigsberg*" pare mort după perdeaua de verdeață de unde vede fără să fie văzut. Nici un spion englez nu poate bănui că temutul vas german s'a ascuns aici, prin multele guri cotite și noroioase ale fluviului Rufigi. Escadra engleză aleargă în căutarea corsarului cu toată viteza dela Colonia Capo până la Arabia.

Au trecut luni de zile, jumătate din echipajul vasului, e bolnav de friguri galbene, de înțepăturile mușteloi și țânțarilor, pe o căldură de cuptor. Marinarii sănătoși pândesc din vârfuri de copaci până la țărm, de unde se comunică vești prin telefon, comandantului.

Intr'o zi, Loof se urcă în cel mai înalt copac și de acolo, cu ocheanul, se uită pe ocean. Departe, zărește fire de fum cari se măresc... Unul, doi, trei, patru, cinci nave a câte două coșuri. Drace ! Este escadra engleză dela Colonia Capo care trece pe la gura fluviului Rufigi și așteaptă ceva. Comandantul Loof nu știe că crucișătorul englez „*Chathan*" a prins de două zile un vapor german, al cărui comandant nu avusese timp să rupă harta și jurnalul de bord unde era notată ascunzătoarea lui „*Koenigsberg*". Loof coboară din copac foarte îngrijat. Chiamă ofițerul mecanic.

— Gata mașinile ?

— Nu încă. Până diseară vin și celelalte piese aduse de negri.

— Grăbiți montarea și faceți proba mașinilor.

Se începură pregătirile de plecare. Echipajul zorea tăcut și nervos. Bănuia că se pregătește ceva. Vasul nu putea manevra să iasă cu prova înainte. Trebuia să dee îndărăt, încet, mai ales că era și ora refluxului cu apele scăzute.

Comandantul Loof ascultă la telefon veștile dela santinela ascunsă la țărm :

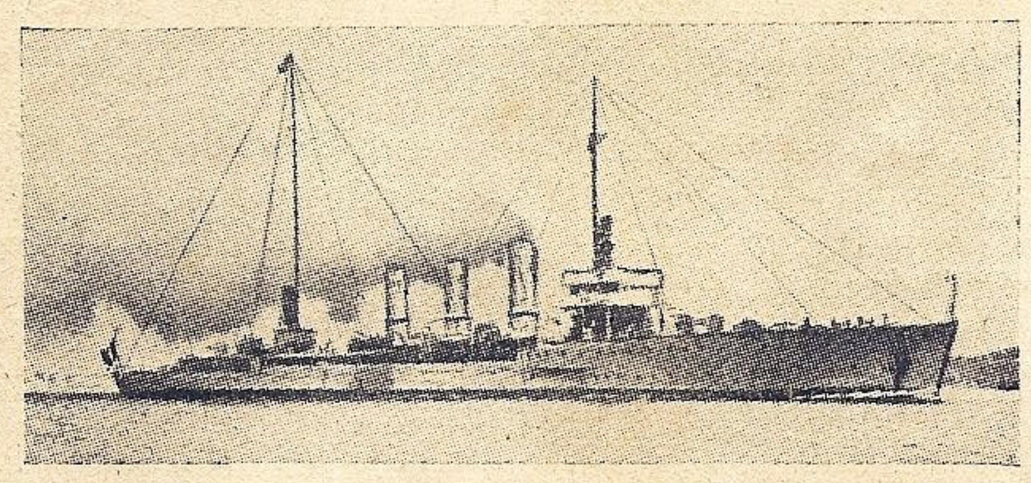
— Crucișătorul englez „*Chathan*" a ancorat la gura fluviului. Șalupe vin în cercetare"...

Dar englezii aveau numai bănueli că vasul corsar german s'ar fi putut vârî prin delta acestui fluviu stăpânit de coloniști germani, cari măsuraseră adâncimea și lățimea apelor, ora fluxului și refluxului în orice zi și orice lună.

Telegrafistul vasului prinde cuvinte neînțelese : sunt posturile de radio de pe vase cari se cheamă, se întreabă și răspund. După chemările repezi prin t. f. f. de pe „*Chathan*", Germanii bănuesc că sunt semnalele de adunare ale navelor engleze.

„*Koenigsberg*" era acum asemenea unui mistreț înconjurat de vânători.

De 15 zile tunurile au început să bubue dintr'o parte și alta. Din ascunzătoarea lui, „mormântul verde", crucișătorul german trage spre vapoarele înșirate la gura fluviului. Tirul englez e nesigur, fiindcă ținta nu se vede prin pânza de verdeață. Sosind în grabă vasul portavioane, obuzele engleze se îndreaptă spre țintă, prin observatorii din aer pe deasupra pădurii. Germanii trag și în avioane și în șirul de vase. Comandantul Loof simte sfârșitul apropiat. Un obuz a sfărâmat pupa vasului ; altul puntea de comandă. Puntea e plină de sânge și cadavre. Obuzele engleze cad mereu, mai dese, mai mânioase și mai bine țintite. „*Koenigsberg*" își pierde forma; pare un morman de oțel ; o balenă lovită de moarte ce se pleacă pe o coastă.



Crucișetorul german „Koenigsberg".

Tunurile engleze se opresc la semnalele aviatorilor. Comandantul Loof cu ultimii supraviețuitori lângă dânsul așteaptă între ierburi, la mal, să vie șalupa engleză să-i ridice.

Așteaptă tăcut, mândru că și-a făcut datoria până la capăt.

A luat cu el, în sân, steagul sdrențuit al vasului.

Peste două ceasuri flota engleză pleacă biruitoare că a asigurat liniștea coastelor Africei de răsărit.

La Londra și la Berlin se află prin telegraful aerului, în chiar ziua aceea, că crucișătorul „Koenigsberg" nu mai este...

Bibliografie

CH. DE LA RONCIERE : *Histoire de la Marine Française*, tom. VI, dela moartea lui Colbert la moartea lui Ludovic al XIV-lea.

CH. DE LA RONCIERE : *Nègres et Negriers*, (éd. des Portiques, 15 frcs.) o istorie a traficului de sclavi.

EMMANUEL BOURCIER : *Les Iles de France*, (éd. du Masque, 5 frcs.).

E. KEBLE CHATTERTON : *L'Escadre Muette*, (trad. franceză, éd. Payot, 25 frcs.) este istoria blocusului naval, efectuat de către a X-a escadră britanică de crucișătoare.

BARTHELEMY AILLET : *Marine d'hier*, (éd. des Portiques),

e povestea unui velier de lungă cursă, din timpul când aceste vase brăzdau mările cu aripile lor albe.

MICHEL NOROIT: *De Marseille à Toulon par les antipodes,* (éd. Soc. d'Ed. Géogr. et Col., 15 frcs), o carte de voiaje: autorul a făcut o călătorie în jurul lumei şi o descrie cu mult humor.

Dr. ORJAN OLSEN: *Cucerirea Pământului. Istoria descoperirilor şi a explorărilor, dela începuturi, până în zilele noastre,* (trad. franc., éd. Payot, 20 frcs.). Autorul, un renumit explorator, conferenţiar la Universitatea din Oslo, întors după ani de explorațiuni, a scris această carte, care e un manual pentru oricine este interesat de pasionanta epopee a marilor explorațiuni.

ALMANACHUL NAUTIC BROWN pe 1934, (ed. Brown, Glasgow), este un preţios vade-mecum al navigatorului, care găseşte în el pe lângă materialul nautic obicinuit şi 3 table: 1) farurile coastelor europene; 2) informaţiuni asupra tuturor porturilor britanice; 3) table de maree pentru principalele porturi din Europa.

Căpitan de Fregată (R) JAKOB REHDER: *Die Kriegsschiffverluste der fremden Flotten im Weltkrieg 1914—1918,* (ed. Lehmann, München, 1933, 2,40 Mk). Este o listă complectă a pierderilor de război ale flotelor statelor Antantei, cauzate de vasele Puterilor Centrale. Pe lângă table statistice, cuprinzând datele complecte ale vaselor pierdute, se mai dă, pentru fiecare caz în parte, un extras din raportul comandantului vasului care a distrus vasul menţionat.

E. DADE: *Sail and Oar,* (Dent ed., Londra, 7/6). O carte extrem de interesantă, care e şi un album prin cele 100 de gravuri ce cuprinde; ea descrie toate tipurile de imbarcaţiuni de pescari ce au existat şi mai există şi azi în Marea Nordului.

H. Dervin: *Notes pratiques sur le calcul des hélices marines,* (25 frcs.), de acelaş: *Notes pratiques sur la résistance des coques* (30 frcs.).

ARTHUR VAN SCHENDEL: *Il canto dell'ultimo veliero,* (trad. din olandeză). A. Van Schendel este fiul unui amiral şi a devenit celebru în Olanda, dela publicarea (în 1930) cărţei *Het fregatschip Johanna-Maria* (fregata J-M); Olandezii văd în el un al doilea Conrad.

THE OLD MARINE BATTLE PICTURES, este catalogul — cuprinzând estampe reprezentând lupte navale dela 1218 până la 1882 — editat de casa Thomas M. Parker, din Londra.

EPICARMO CORBINO: *La battaglia di Jutland vista da un economista,* (ed. Giuffré, Milano, 32 lire).

PAUL CHACK: *Hoang-Tham Pirate* (Les Editions de France, 15 frcs.) un roman de aventuri dar şi de istorie adevărată; descrie pirateria annamită, aşa cum a fost în 1885, când francezii au ocupat Tonkinul şi cum există încă şi azi.

Reviste primite

MER ET COLONIES, Decembrie 1933: *Lupta navală dela Cherbourg din 1377:* în Iulie 1377, Jean de Vienne, Amiral al Franţei, nimiceşte o escadră engleză sub comanda lui Pierre de Courtenay. *Şcodia imbarcaţiunei:* este o necesitate absolută ca tinerii ofiţeri — atât din marina militară cât şi din cea comercială— să fie iniţiaţi în manevra imbarcaţiunilor cu rame şi cu vele. *O idilă dă naştere navigaţiei cu aburi:* Marchizul Jouffroy d'Abbans, exilat în insula S-ta Margareta, din cauza geloziei unui nobil, descoperă principiile navigaţiei cu aburi, pe cari avea să le pue în aplicare odată liberat. — Ianuarie 1934: *Avioane contra vase:* recentele manevre combinate, navale şi aeriene, ale flotei britanice, au demonstrat că forţele aeriene sunt capabile de a periclita serios siguranţa unei escadre ce ar încerca să atace o coastă, a cărei apărare ar fi încredinţată aeronauticei.

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE No. 19—20, 21—22: continuarea studiului despre *reorganizarea marinei comerciale.* No. 23—24: *Linia de navigaţie polonă Constanţa-Haifa:* se caută să se dovedească (cui va crede) că drumul din Polonia în Palestina, e mai scurt prin Triest decât prin Constanţa; uşoara amărăciune a autorului, lasă să întrevadă regretul că drumurile nu mai duc toate prin Roma!

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE No. 11: *Navigaţia maritimă Belgiană.* No. 12: *Portul-franc al Anversului:* un proect.

ITALIA MARINARA No. 23: un italian din Genova a inventat un aparat pentru scoaterea la suprafaţă a submarinelor înecate, indiferent de adâncime. Deocamdată se face experienţe în bazin, cu un model redus. No. 24: *Centenarul naşterei lui Benedetto Brin,* celebrul inginer naval italian care a desenat planurile faimoaselor chiurasate *Duilio* şi *Dandolo,* lansate în 1876; aceste vase au fost cele mai puternice din acea epocă, fiind armate cu piese de 453 mm., cel mai mare calibru întrebuinţat în marină.

LE YACHT No. 2645: articole de yachting. No. 2646: *Aviaţia îmbarcată:* studiu asupra aeronauticei navale. No. 2647: *Evoluţia materialului navăi:* tendinţele actuale în materie de construcţie navală. No. 2648: *Unitatea regulelor de navigaţie:* expunerea reformelor ce se preconizează pentru a realiza o unitate în semnale, hărţi marine, comenzi, etc. No. 2649: *Progresele artileriei navale.* No. 2650: *Marina militară în 1933:* dare de seamă asupra marinei de război franceze în 1933.

UEBERSEE No. 11: *Limitele mărei mondiale:* studiul intereselor marilor puteri maritime. No. 12: *Un voiaj cu o barcă demontabilă* pe Bistriţa şi pe Eufrat.

DIE YACHT No. 48, 49, 50, 51, 52: articole interesând yachtingul german.

ARPA, buletin informativ, An. I, No. 3, (Decembrie).

AUTO, An. IV, No. 1.

BULETINUL UNIUNEI DE COMERŢ ŞI DE INDUSTRIE No. 11, Noembrie, tratează chestiunea regimului contingentării.

BULETINUL ALPIN, An. I, No. 4.

BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, An. V, No. 12.

BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, Anul V, No. 11, Noembrie.

EDUCAŢIA FIZICA, organul O.N.E.F., No. 10, Noembrie.

LUMEA NOUA, An. II, No. 12.

LUPUL DE ARGINT, revista cohortei II Negru, An. II, No. 22 (Decembrie).

NATURA, An. XXII, No. 10 (Decembrie).

REVISTA DE IGIENA SOCIALA, No. 12, Decembrie.

REVISTA POMPIERILOR, An. V, No. 12 (Decembrie).

REVISTA INFANTERIEI, An. XXXVII, No. 380—381.

SATUL, revistă de cultură pentru popor, An. IV, No. 38, (Ianuarie).

Redacţionale

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

250 lei pentru lucrările originale;
125 lei pentru compilări şi recenzii;
100 lei pentru traduceri şi informaţii
de fiecare pagină de revistă.

Autorii sunt rugaţi a arăta dacă manuscrisul e original, compilaţie, sau traducere, precum şi numele autorilor sau revistelor de care s'au servit.

Textul va fi scris citeţ, de preferat cu maşina, pe o singură faţă şi cu spaţiu liber pe margini pentru eventuale corecturi.

Cărţi gratuite

Şi anul acesta redacţia procură membrilor în mod gratuit cărţi în legătură cu tot ce ar putea folosi scopurilor ce stau la baza Ligei Navale, în schimbul recenziei ce urmează a fi trimisă revistei.

U. C. B.

STR. COSTATIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul ac. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 — Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 19, BUCUREŞTI VI

Preţul Lei 15.—

Românio maritimă și fluvială
Nr 2-3 februarie-martie
1934

† VICE AMIRAL V. SCODREA

Marina militară a avut durerea să piardă pe fostul ei comandant şi Inspector General, iar Liga Navală pe fostul ei Vice-preşedinte de drept şi unul dintre întemeetori.

Elev distins, a reuşit prin concurs să fie trimis în 1889 să urmeze cursurile Academiei Navale din Livorno, ca după înapoere să reverse cu prisosinţă nectarul cules acolo tinerilor ce se avântau în cariera grea de marinari.

Marinar desăvârşit, *a iniţiat în misterele pânzelor serii întregi, cari nu vor uita campaniile de pe „Mircea"*; militar convins, *a fost pionierul legăturei dintre arme, atât prin cursurile ce le-a făcut ofiţerilor de uscat, cât şi în calitatea sa de comandant de monitor în campania 1913, de şef de Stat Major al Marinei şi comandant al Flotei de Operaţii*; profesor excelent, *a ştiut să se scoboare la înţelegerea elevilor şi să formeze la rându-i profesori, — căci multă vreme a fost director de studii şi comandant al şcoalelor marinei*; ca şef *avea, printr'un fizic impunător, o prestanţă şi o dinstincţie rară, iar în serviciu lăsa iniţiativa subalternilor, desvoltându-le simţul răspunderii*; ca om *era de o afabilitate ce făcea să dispară, fie la careu, fie în primitoarea sa casă, fie în oraş, distanţa ce o impune diferenţa de grad.*

In clipa când scriu aceste rânduri, apar ca şi cum le-aşi trăi cele câteva intervale în decursul cărora am avut prilejul să fiu în contact mai intim.

Las deoparte impresia ce mi-o făcea, — eram copil, — locotenentul Scodrea, cu şapca albă, cu barba neagră, redingota până la genunchi, sabia cu sclipiri de aur, care atingea uşor şi cadenţat nisipul de pe vechiul bulevard din Constanţa. Poate şi ea m'a atras spre carieră.

Mai târziu,— eram deja căpitan, — i-am fost secund pe „Mircea". A fost, — pentru mine, — cea mai frumoasă campanie, de şi nu am eşit din Marea Neagră. Dar după alte trei campanii pe aceiaşi navă, — ca elev, ca sublocotenent şi locotenent, — prima oară admiram plecările şi eşirile din port fără maşină, numai cu pânze, hoinăreli cu itinerar fix câte 14 zile în mare, cu acalmii desasperante şi uragane zguduitoare. Şi totuşi... nici o antenă [1] ruptă, nici un pic [2] frânt, nici o rândunică sfâşiată [3]. Un ochi de marinar desăvârşit.

Pe când pe vremuri sublocotenentul bătea puntea, — sub comanda lui făcea de cart la comandă, strângea şi desfăşura vele, făcea volte,— cu cartea în mână la început şi învăţându-le, e drept. Dar la inspecţia generală, când d. Amiral Eustaţiu a văzut pe tinerii sublocotenenţi executând manevre grele, care se cereau căpitanilor la examenul de Locot.-Comandor, — pe noi cei vechi nici nu ne-a mai pus la încercare: iniţiativa.

Iar viaţa chinuitoare de bord a avut darul să o îndulcească, adunând în jurul familiei sale familile celor mai mici, prin şezători la bord, cu elementele şcoalei de marină, — printre care se găsea şi baritonul Lupescu, — sau în eşiri la câmp.

---

[1]) Vârful bompresului, a catargului înclinat din prova.
[2]) Vergă longitudinală.
[3]) Cea mai de sus pânză.

Mai târziu, în timpul campaniei i-am admirat în calitatea sa de şef de Stat Major, arta de a da directive şi a lăsa „libertate de manevră" în executare. Dacă evacuarea bogatului material flotant dela Galaţi a mers „pe roate", apoi se datoreşte numai organizării, directivei sale.

Iar când a luat comanda Flotei de Operaţii pe braţul Chiliei, — îmi reamintea pe marii comandanţi de pe vremuri. Consfătuiri cu noi cei mici, discuţii în care fiecare ne spuneam cuvântul, concluzii care au dus la acea coheziune când comandantul de bastiment e în spiritul comandantului şef şi-i ghiceşte gândul înainte de ridicarea semnalului.

Voi cita un singur caz, din care să reiasă spiritul ce domnea în Flota de Operaţie, acea „Fleet in beeng' care dela Chilia, prin prezenţa şi hotărârea ei, a apărat flancul şi spatele oştilor noastre de pe Siret de o invazie a inamicului prin sudul Basarabiei.

Intr'o noapte, posturile noastre de radio prind o telegramă în alb : „De mâine ora 5 suntem în stare de război cu România. Semnat : Troţki"

Conform obiceiului am fost chemaţi la ordine toţi comandanţii, spre a discuta ce măsuri trebuesc luate. In toiul discuţiei timonierul anunţă că dela Chilia, se îndreaptă spre noi o şalupă rusească cu steag alb la catarg.

Şalupa acostează şi se prezintă amiralul rus, comandantul canonierelor, barjelor, etc. ruse. După salutările de rigoare, amiralul rus începe :

— Am primit telegramă că suntem în stare de război cu Dvs. şi am venit să vă propun a încheia pace separată *cu flota română, cu care noi nu vrem să ne batem.*

Comandantul nostru, C-dorul V. Scodrea, l'a liniştit spunându-i că noi nu am primit dela M. C. G. nici un ordin în acest sens şi ca atare îi consideram tot aliaţi. Dar dacă vom fi provocaţi, fireşte că vom riposta.

Amiralul rus, după alte schimburi de vorbe a încheiat astfel :

— La dvs. cestiunea e simplă, fiindcă e disciplină : ceiace-mi spuneţi că veţi face, ştiu că aşa va fi. La mine însă, cu patru comitete (al marinarilor, al fochiştilor, al lucrătorilor şi al infanteriştilor) nu pot fi sigur de nimic. Pot să vă spun că ne batem, — şi unii din ei să nu voiască a se supune ; pot să vă spun că nu ne batem, şi un comitet să deschidă focul.

Şi aşa se axplică acea zi frumoasă în care, prin faţa scundelor noastre monitoare cu tunurile de 120 mm. în ax, au trecut spre mare trufaşele canoniere ruseşti cu tunurile de 150 mm. cu ţevile plecate în jos, culatele învelite şi echipajele la front ! Se pleca pavilionul cu crucea Sf. Andrei, tricolorului nostru dispreţuit !

Invinsese disciplina, *acea „armonie a sforţărilor" pe care Comandorul Scodrea ştiuse să o cultive în marina noastră.*

Amiralului Scodrea i-a fost dat să nu închidă ochii înainte de a vedea realizat începutul de construcţii navale la mare, — aşa cum şi alt regretat, comandorul P. Demetriade văzuse Dunărea înzestrată cu monitoare.

Deie Domnul ca urmaşii lui, uniţi, strâns uniţi, să ducă mai departe realizarea întregului plan, care să asigure straja ţărei şi dinspre ape !

COMANDOR A. NEGULESCU

Cuvântare la înmormântarea Amiralului Scodrea

Intristată Asistenţă,

Imi revine mie dureroasa datorie de a exprima simţimintele de profund regret ale ofiţerilor, maeştrilor militari şi echipajelor Marinei Regale în faţa rămăşiţelor neînsufleţite ale aceluia care a fost VICE-AMIRAL SCODREA, până acum o lună Inspector General al Marinei Regale.

Emoţia mă covârşeşte, căci în mintea mea se adună atâtea duioase amintiri din viaţa laborioasă a fostului meu Şef, clipe de activitate rodnică pentru binele Marinei, săpate adânc în suflet într'o colaborare de cinci ani, cât am îndeplinit funcţiunea de Şef de Stat Major al său.

Doliul morţii Amiralului Scodrea a cernit porturile Dunării şi ale Mării noastre, a suflat ca un vânt de ghiaţă pe puntea navelor de război şi a ridicat la catarge flamura neagră a unui semnal de durere care a împietrit sufletele tuturor marinarilor.

Ca la o chemare ostăşească, au venit Şefii unităţilor Marinei dela Dunăre, să aducă salutul lor Amiralului Comandant care în războiul de întregire a condus la biruinţă, Flota de Operaţiuni Română, salvând averea noastră plutitoare şi Delta Dunării din mâinile forţelor ruseşti bolşevizate.

Au venit Şefii Unităţilor Marinei de la Mare şi Comandanţii Distrugătoarelor să aducă salutul lor, creatorului de unităţi moderne ale Diviziei noastre de Mare, creatorului de valori sufleteşti, aflate astăzi în fruntea unităţilor de seamă ale Marinei.

Ofiţerii, maeştrii şi ostaşii marinari au venit să depună sincere lacrimi pe fruntea aceluia care şi-a încălzit inima de pe băncile Academiei din Livorno până la gradul de Vice-Amiral cu idealurile înalte ale creării unei flote puternice la Dunăre şi Mare, chezăşie a siguranţei ţării la frontierele noastre fluviale şi maritime.

Trei sunt aspectele sub care se poate zugrăvi tezaurul sufletesc ce inobila fiinţa Amiralului Scodrea : *Omul, Marinarul, Şeful.*

Omul, era înzestrat cu daruri fireşti superioare, caracter ferm cu hotărâre clară, suflet de o blândeţe şi o bunătate fără seamăn, drept cu cei mici, generos cu cei nevoiaşi şi mai presus de orice, isvor de nobleţe şi nesecat altruism.

Marinarul, întruchipa pe adevăratul Comandant, pasionat de iubirea Mării, căutând cu dinadinsul valurile învolburate pentru a-şi măsura ştiinţa şi puterea de a învinge elementele uriaşe ale naturii, cu drept cuvânt apreciat ca un neîntrecut *lup de Mare* în campaniile sale de Comandant al Bricului *Mircea.*

Director al şcoalei Copiilor de Marină, profesor de navigaţie şi artă militară la Şcoala de aplicaţie, depune o largă contribuţiune de cunoştinţe marinăreşti şi technice şi are mândria să vadă pe aproape toate navele de război şi comerciale româneşti Comandanţi şi ofiţeri distinşi formaţi la Şcoala lui de comandă clădită pe : cunoaşterea perfectă a misiunei, cultivarea sufletului şi selecţiunea valorilor.

Şeful a avut totdeauna însuşiri cari l-au deosebit mai ales în posturi grele de autoritate şi răspundere. Era înzestrat cu o desăvârşită claritate de vederi în toate concepţiunile sale, o intuiţie şi un ochiu tactic care îl ducea imediat la deslegarea problemelor cele mai dificile ale Marinei.

Datorită acestor calităţi excepţionale servite de o vastă cultură generală, profesională şi technică, reuşeşte să se impună conducătorilor oştirii ca o valoare necontestată şi astfel în anul 1926 este înaintat VICE AMIRAL, grad creat prima oară în Marină pentru dânsul, şi este numit Inspector General al Marinei, cu drepturi de Inspector General de Armată.

Amiralul Scodrea a primit numeroase onoruri şi distincţiuni, dar acestea le-a cucerit cu preţul unei munci cinstite şi devotate de 40 ani, muncă titanică ce ruinează şi roade zi de zi puterile sufletului omenesc.

A înălţat prestigiul Marinei Regale în faţa ţării şi a streinătăţii şi dacă distrugătoarele noastre *Mărăşti* şi *Mărăşeşti* şi Comandanţii lor au cules elogiile Şefilor Marinei Britanice la Malta în vara anu-

lui 1931, o mare parte din pregătirea comandanţilor şi a navelor, este opera Amiralului Scodrea încă de când era Comandant al Diviziei de Mare şi stăruia cu devotament în instrucţiunea profesională cât mai desăvârşită a subalternilor săi.

Dacă răsfoim cartea operilor durabile ale Marinei, nu găsim un act important de pregătire, conducere sau act de război, care să nu aibă în el înscris cu litere neperitoare numele Amiralului Scodrea.

Mintea lui limpede şi înţeleaptă, ajutată de o solidă pregătire marinărească şi technică, se întrevede în toată istoria Marinei din timpul din urmă ca un fir de aur care străbate urzeala întregei noastre îndrumări spre clădirea unei adevărate Marine moderne, în slujba intereselor pe apă ale ţării.

Foloasele întinsei sale activităţi se revarsă din belşug pe toate navele Marinei noastre de Război şi Comerciale.

Pentru aceste merite excepţionale Marina Regală Română, cu prinzând în această numire tot ce înseamnă inimă marinărească în serviciul navelor şi unităţilor, care a servit sub acest iubit şi admirat Şef, este datoare să-i păstreze o infinită recunoştiinţă şi o neuitată amintire.

Amiralul Scodrea rămâne tipul reprezentativ al eminentului ofiţer de Marină şi al Şefului în epoca de înălţare a Marinei noastre la Mare, figură destinată a se păstra pentru veşnicie în galeria oamenilor de seamă ai ţării, făuritori de credinţe, de simţiri şi de îndemnuri, pentru a infiltra în sufletele româneşti : CULTUL MĂRII NOASTRE.

Dar acest om bun a trebuit să înfrunte un vânt aspru, care a încercat să-i spulbere roadele creaţiunilor lui puternice.

Ca o navă în furtună, a spintecat valurile răutăţilor omeneşti, pentru a dovedi lumei că sufletul lui a fost limpede ca cristalul mării, pe care şi-a trăit anii cei mai frumoşi.

A învins în cele din urmă, dar asemenea luptătorului care înfige steagul pe culmile redutei şi cade răpus, atunci când trebuia să se bucure de liniştea biruinţei, s'a prăbuşit, ca o coloană a unui edificiu măreţ şi s'a topit în fărâme.

Să tragă toţi învăţămintele ce se cuvin din această năpraznică suferinţă omenească.

Noi îl plângem din adâncul sufletelor şi nu încetăm de a înconjura pe fostul nostru Şef cu toată iubirea şi profunda recunoştiinţă pentru tot ce a gândit şi a creiat pentru Marina Regală Română.

Inainte de a se stinge, la 25 Ianuarie în Ordinul de Zi, prin care îşi lua rămas bun dela subalternii săi, ne-a sfătuit cu aceleaşi cuvinte pline de adâncă înţelepciune :

„Doresc ca urmaşii mei să se călăuzească de aceleaşi tradiţiuni „de cinste, iubire şi devotament către armă şi cred că se vor îngriji „de interesele superioare ale Marinei, ridicându-i prestigiul pavi- „lionului la un nivel cât mai înalt.

„Prima condiţiune a unei munci rodnice este unirea disciplinată „şi devotată a tuturor ofiţerilor Marinei".

Toate aceste cuvinte le vom urma ca litere de evanghelie.

Rog pe Dumnezeu să pună în sufletele devotatei soţii şi fiicelor îndurerate, suprema consolare şi mângâere în faţa acestei încercări atât de greu de suportat.

Să-i fie ţărâna uşoară şi amintirea veşnică.

C. AMIRAL I. BĂLĂNESCU
Comandant al Marinei Regale

20 Februarie, 1934.

Păreri asupra vieţii marinăreşti

PASIUNEA MARINARULUI.

Dragostea pentru mare care a luat fiinţă în sufletul său de când a început să înţeleagă, este un sentiment atât de puternic, încât domină şi învălue pe toate celelalte.

Pasiunea mării, este pasiunea pentru nemărginire, pasiunea pentru frumos, pasiunea pentru ideal, pasiunea de a înfrânge cel mai grozav dintre elemente şi pasiunea luptei pe faţă contra morţei.

Moartea pândeşte corabia care atârnă între cele două imensităţi : albastrul cerului şi albastru mării, purtată pe valurile spumoase şi uşoare şi împinsă de vântul schimbător şi perfid.

Unul din aceste două elemente o va scufunda sau o va înghiţi.

Şi în neliniştea adâncă pricinuită de furtună, marinarul mândru şi neobosit parcă ar stăpâni destinul. El îmblânzeşte cele două elemente prin inteligenţa, priceperea conducerei şi îndrăsneala şi voinţa inimei sale neînfricoşate.

VIAŢA MARINARILOR.

Publicul vede numai partea frumoasă a vieţei de marinar. Sgomot serbări, lovituri de tun, dineuri, băutură, conmeseni bine crescuţi. Comandantul te primeşte cu zâmbet binevoitor, midshipii nu te socotesc drept elefant şi nimeni nu te împovărează cu chestiuni technice. Pleci zicându-ţi : *„Fericiţi sunt că trăesc în mediul acesta"*. Noi vă vom spune zâmbind la revedere şi la rândul nostru vom gândi : *„Ce fericit e că părăseşte vasul !"*.

Nu aţi descoperit încă părţile spinoase ale meseriei noastre. Quarturile obositoare, exerciţiile în care nu faci decât act de prezenţă, ordinile date de şefi pretenţioşi, supărările comandantului neaşteptate, nopţile lipsite de somn şi alte mii şi mii de nemulţumiri repetate fac zilele insuportabile.

Existenţa nu se compune numai din clipele de viaţă internă şi cari fac viaţa la bord imposibilă, camarazii răutăcioşi, corvezile gesturi frumoase, ci din clipele de muncă, trup şi suflet la datorie şi la mărunţişurile oricărui muncitor care-şi ţese colţul lui de pânză, poate fără să vadă vreodată măreaţa armonie a operei la care lucrează.

CE SUNT MARINARII.

Marinarii se pricep la toate. S'au luptat pe pământ şi ştiţi cum. Se luptă pe apă şi sub apă. Se bat şi în aer. Meseria de marinar te face destoinic pentru toate misiunile periculoase şi îndrăsneţe.

Ce artist genial va ridica vreodată marinarilor un monument nepieritor, care să preamărească gloria şi frumuseţea sacrificiului lor ?

Nu mâinile oamenilor ar trebui să cioplească piatra, ci priceperea unui Dumnezeu !

Adeseori mausoleul lor nu este marmura pieritoare, ci talazurile sgomotoase ale mării.

RESPONSABILITATEA MARINARULUI.

Numai marinarii cunosc bucuria şi responsabilitatea conducerei.

Să ai în mâni — în totul — viaţa întregului echipagiu, să-i trimiţi cu un singur cuvânt la nord sau la sud, să iei hotărîri cari duc la isbândă sau la moarte ! Iată adevărata măreţie a energiei şi priceperei lor !

Fierre

Tălmăcite de : ALBATROS

Progrese recente în construcţiile navale

Industria transporturilor maritime trece printr'o grea criză, care ne va sili şi pe noi să pornim pe calea progresului, cale pe care au apucat celelalte popoare maritime. Vom examina în prezentul articol recentele progrese făcute în construcţiile navale şi apoi vom vedea influenţa lor asupra industriei transporturilor.

Orice progres în construcţiile navale aduce o îmbunătăţire în mijloacele de transport maritime şi fluviale, într'un cuvânt în industria transporturilor pe apă. Cu cât vasele construite sunt mai mari, mai rapide, mai confortabile şi mai economice în consumaţie şi personal, cu atât şi transporturile pe apă sunt mai regulate, mai frecvente şi mai ieftine, ceiace sileşte pe armatorii vapoarelor vechi să-şi modernizeze vasele sau să dezarmeze.

Pentru ca un vas plutitor să utilizeze bine puterea de propulsiune cu care e înzestrat, trebue ca formele şi greutatea corpului, a aparatelor de propulsiune, manipulat mărfuri, luminat, încălzit, etc., să fie cât mai bine studiate, pentru a obţine maximum de efect util cu minimum de consumaţie şi cheltueli de port, echipaj, etc.

Rezistenţa ce întâmpină un vas în marş depinde de suprafaţa şi formele carenei, adică a părţei afundate în apă, apoi de viteza vasului. Puterea, şi prin urmare consumaţia necesară pentru a da vasului o anumită viteză este proporţională cu această rezistenţă şi creşte proporţional cu cubul vitezei.

Multă vreme s'a crezut că forma cea mai indicată pentru a da vaselor o viteză mai mare, cu aceiaşi putere şi consumaţie, sau aceiaşi viteză cu o consumaţie mai mică, ar fi în primul rând o provă fină. Dar experienţele făcute la basenele de studiat carenele şi la tunelurile aerodinamice au arătat că această credinţă este greşită. Partea anterioară, care atacă fluidul, poate să fie bulbară şi partea din urmă mai fină pentru a da posibilitate de scurgere filetelor fluidului. Aceste forme zise „linii de curent" sau „forme aerodynamice", se studiază cu mare atenţiune şi se aplică astăzi la toate vehiculele de mare viteză, vapoare, avioane sau automobile.

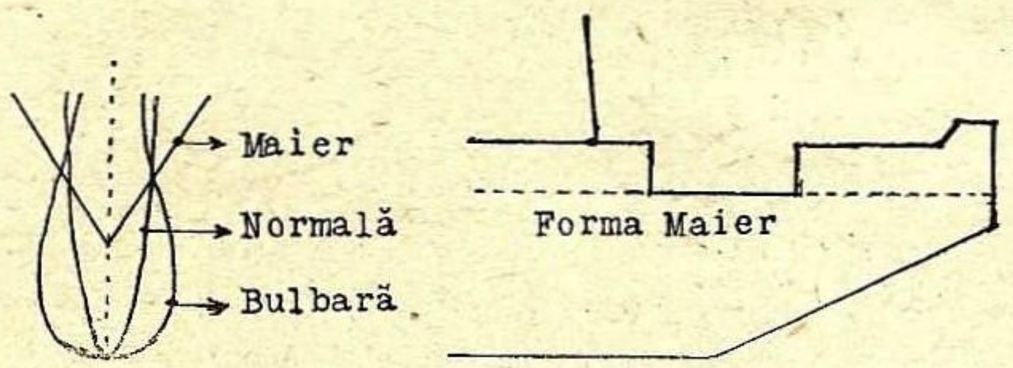
Mai cu seamă la vapoarele maritime, care sunt puse în mişcare de maşini sau motoare de zeci de mii de cai putere şi a căror consumaţie e enormă, formele vasului au mare importanţă. Soc. Hamburg-America Linie a tăiat prova vapoarelor de tip *„Albert Balin"* pentru a le reface prova bulbară şi cu această ocazie le-a lungit cu 12 metri. Rezultatul a fost că aceiaşi viteză de 19,25 noduri a fost obţinută cu 20.000 cai în loc de 28.000, ceiace produce o economie de combustibil suficientă pentru a amortiza în trei ani cheltuiala făcută, fără a mai socoti spaţiul câştigat prin lungirea vasului. Cu această formă sunt construite transatlanticile germane *Bremen* de 51.650 tone şi *Europa* de 49.746 tone precum şi transatlanticile italiene *Rex* de 54.000 tone şi *Conte di Savoia* de 48.000 tone. *Rex* a obţinut în medie 28,92 noduri pe distanţa Gibraltar-New York, ceiace i-a dat dreptul să poarte flamura albastră pe care o purta până acum *Bremen* cu 28,14 noduri. Tot cu aceste forme este construit marele transatlantic francez *Normandie* de 75.000 tone, care cu 160.000 cai se prevede că va da 28 noduri dar probabil că va da mai mult.

O altă formă modernă este forma Maier, cu prova retrasă spre chilă pentru a reduce suprafaţa de frecare şi rezistenţa. Cu această formă se câştigă 15% din rezistenţă, la vitezele mijlocii, pe când cu forma bulbară numai 7—10%. *Normandie* câştigă cu forma bulbară 10% după calculele d-lui prof. Yourkevitch. Cu forma Maier sunt construite vapoarele de călători *Cyrnos* şi *Ile de Beauté* aparţinând soc. Fraissinet. Aceste vase au fost construite la Bremen, unul cu motoare şi celalt cu turbine spre a se face studii comparative de consumaţie, dar ambele cu forma Maier. Vaporul *Slamat,* aparţinând soc. Rotterdamsche-Lloyd, construit în 1924, de 11.636 tone reg. şi 12.900 cai, da 17,5 noduri, dar după ce i s'a schimbat prova adoptând forma Maier, a obţinut aceiaşi viteză cu 8.100 cai. Cu această formă se construeşte acum vaporul *Aagtekerk* de 8.750 tone, cu motoare care îi vor imprima 16 noduri. Acest vapor aparţine soc. United Nedherlands Nav. Co. şi e destinat a face linia Europa-Australia.

O nouă formă, propusă de Sir Isherwood, este forma arcată, archiform, cuplele având formă de arc. Forma cu prova bulbară este avantagioasă la vitezele mari, dar forma arcată dă o mai mică suprafaţă şi rezistenţă carenei, ceiace reduce consumaţia chiar la vitezele modeste. Un cargo de 7.000 tone construit cu această formă, ar avea un pescaj de 22 picioare şi jumătate complect încărcat, cu o consumaţie de 11,5 tone pe zi la 9 noduri, pe când un cargo obicinuit de acelaş tonaj, are 24 de picioare şi 20 tone pe zi consumaţie de cărbuni. Până acum nu s'a construit de cât vaporul *Archwear* cu această formă.

Dar nu numai forma ci şi greutatea corpului vaselor s'a ameliorat întrebuinţând oţel de mare rezistenţă şi utilizând sudura electrică în loc de nituire. Corpul vaporului de război *Deutschland* de 10.000 tone deplasament, a fost în întregime construit prin sudură, rezultând o economie de 5000 tone.

La vapoarele de comerţ greutatea corpului şi a aparatului propulsor e de mare importanţă pentrucă reducerea în greutatea acestora ameliorează raportul între greutatea moartă şi greutatea încărcământului. A consuma combustibil pentru a transporta inutil o



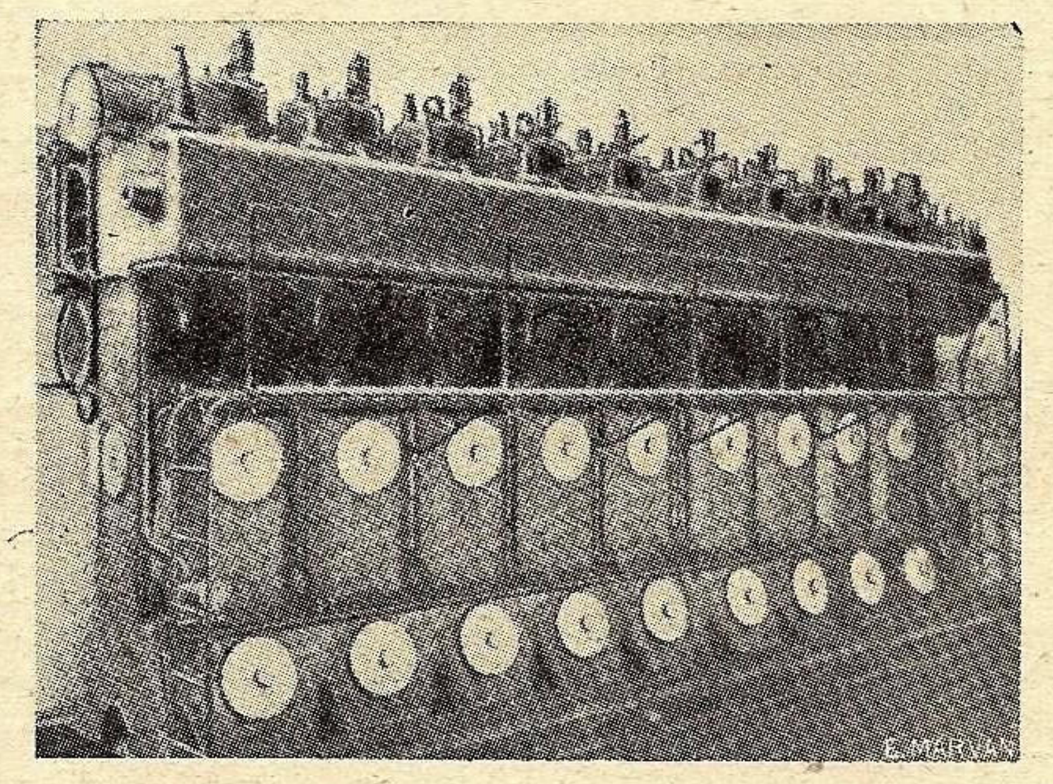
greutate moartă prea mare, nu este economic. Un cargobot de 7000 tone cu 11 noduri nu trebue să aibă o greutate totală, corp şi maşini, mai mare de 2500 tone, având totuşi prima clasă Lloyd sau Veritas. Cu această greutate proprie are un deplasament total de 9.500 tone şi la acest deplasament pentru a obţine 11 noduri se cere 2.800 cai indicaţi, pe când la 12.000 tone deplasament la aceiaşi viteză şi forme se cere 3.200 cai. Diferenţa în consumaţie e importantă prin faptul că vaporul e construit pentru 20 de ani cel puţin şi în acest interval de timp va consuma cu 14% mai mult combustibil.

Introducerea motorului cu combustiune internă, ca mijloc de propulsiune la vasele plutitoare, constitue un mare progres, aproape tot aşa de mare ca şi introducerea maşinei cu aburi la vasele cu vele. Dela introducerea motorului Diesel la vapoare a trecut 25 de ani şi în acest interval de timp construcţia motoarelor cu combustiune internă a evoluat continuu. Dela motoarele grele cu 4 timpi şi simplu efect instalate în 1912 pe *Selandia* şi 1914 pe *Fionia* de firma Burmeister & Wain din Copenhaga, s'a ajuns la motoarele actuale cu 2 timpi şi dublu efect care nu sunt mai grele şi nu ocupă mai mult spaţiu ca o maşină cu triplă expansiune. Se economiseşte astfel complect spaţiul ocupat de căldări şi greutatea lor, fără a vorbi de economia de combustibil şi personal. Aceste 2 vase de 7.385 tone d.w. primă clasă Lloyd, navigă şi astăzi şi motoarele lor sunt în perfecte condiţiuni. Prin aplicarea motoarelor s'a mărit viaţa vaselor.

Prima chestiune care s'a ridicat odată cu aplicarea motoarelor Diesel la propulsiunea vaselor, a fost a manevrabilităţei şi în special răsturnarea marşului. Această chestiune s'a rezolvit uşor chiar dela primul cargobot, *Vulcanus,* construit în 1910 la Amsterdam

de firma Werkspoor, întrebuinţând aerul comprimat. Motorul Diesel utilizat până atunci numai pentru a mişca generatorii de electricitate, mergea într'un singur sens şi cu viteză constantă, dela punerea în marş până la oprire. A trebuie introduse modificări pentru a permite motorului să poată fi manevrat cu aer comprimat înainte de a introduce combustibilul şi ori de câte ori cere trebuinţa manevrărei vasului.

Altă modificare a fost introducerea capului de cruce. La motoarele Diesel terestre capul bielei e prins direct în corpul pistonului printr'o articulaţie ce permite oscilarea bielei, pistonul păstrând mişcarea rectilinie. Dar schimbarea portajelor în timpul cursei expune capul bielei la uzură iar necălăuzirea pistonului în timpul cursei pentru a avea o mişcare perfect rectilinie, produce uzura şi ovalizarea cilindrului. La motoarele marine, silite a merge săptămâni de zile fără oprire, a trebuit să se introducă capul de cruce adică tija pistonului să fie articulată cu capul bielei şi călăuzită de patină şi glisieră. Acest dispozitiv permite inspecţia şi ungerea la orice moment iar cilindrul nu se ovalizează. S'a introdus capul de cruce pentru satisfacţia mecanicilor dar nu şi a inginerilor constructori, pentrucă mărind numărul pieselor se micşorează randamentul mecanic al motorului. Acum s'a revenit la primul dispozitiv odată cu introducerea motoarelor cu turaj mare în loc de 100—150 ro-



Unul din motoarele lui *Deutschland.*

taţii cât se admitea până astăzi. Cilindrul construit din fontă întărită prin nitrogenare nu se mai ovalizează iar uzura este neînsemnată. Motoarele cu turaj mare cer ca atelajul mobil să aibă o mică inerţie, deci s'a redus tija, patina şi glisiera. Astfel sunt construite motoarele Diesel tip Busch-Sulzer.

Pentru răcirea pistonului şi tijei se întrebuinţează exclusiv uleiul, iar pentru răcirea jachetei şi a capacului cilindrului, apa, în general de mare. Uleiul necesar la ungere şi răcire e împins cu pompa apoi recuperat, răcit, centrifugat, filtrat şi întrebuinţat din nou.

Combustibilul era la început pulverizat prin aer comprimat în momentul injectărei în cilindru, dar pentru a reduce greutatea motorului şi a mări randamentul mecanic reducând piesele, astăzi se întrebuinţează numai pulverizarea cu presiune, fără aer comprimat. Totuşi câţiva constructori mai păstrează încă pulverizarea cu aer comprimat. Astfel motonava *Victoria* construită în 1931 la şantierele Reunite ale Adriaticei, pentru Lloyd Triestino, are pulverizarea cu aer comprimat şi a dat la încercări 23 noduri dezvoltând 18.900 cai.

Pentru a reduce greutatea motorului, s'a introdus, după multe şi costisitoare încercări, motoarele cu dublu efect, injectând combustibilul şi sub piston, în partea tijei, care fiind astfel supra-încălzită, trebue perfect răcită. Incercările au început în 1911 şi dificultăţile au fost serioase ; şi astăzi încă nu s'a adoptat în mod general motoarele cu doi timpi şi dublu efect. Tabloul de mai jos ne dă tipul motoarelor instalate pe vapoare în 1933.

CONSTRUCŢII IN ANII	1930	1931	1932	1933
Numărul motoarelor	240	170	50	63
Patru timpi simplu efect	120	85	27	22
Patru timpi dublu efect	8	1	2	—
Doi timpi simplu efect	192	70	13	29
Doi timpi dublu efect	10	10	8	12

Totalul tonajului construit în 1933 a fost de 70.000 tone reg. br. din care 63 vase cu motoare şi 50 vapoare cu maşini. Cu toate că în acest an s'a construit cel mai redus tonaj pentru marina de comerţ, totuşi s'au instalat motoare de 323.000 cai indicaţi faţă de 262.000 cai în 1932 şi s'au transformat, mai cu seamă în Olanda, câteva vapoare în motonave. In capul listei construcţiilor cu motoare în 1933 stă Germania cu 61.800 tone, apoi Suedia cu 59.190, Italia cu 48.800, Rusia cu 48.460, Japonia cu 43.300, Olanda cu 41.770, etc. Trei vapoare mari olandeze, de câte 14.000 tone d. w. fiecare, construite în 1921—1922, având 3400 cai şi 12 noduri, au fost transformate în motonave instalând motoare de câte 6.500 cai, ceiace le-a permis să meargă cu 15 noduri. Marea diferenţă între puterea necesară pentru a le imprima 15 în loc de 12 noduri, se explică prin aceia că puterea necesară e proporţională cu cubul vitezei [1]).

In 1933 s'a construit de fapt mai mult de 700.000 tone, dar parte din tonajul în construcţie nu s'a terminat încă. Din tonajul total 67% este cu motoare şi numai 33% cu maşini. Media puterei instalate este de 5100 cai indicaţi, dar tinde a creşte şi în 1934 va ajunge 6000, ceiace denotă că se construesc vase din ce în ce mai mari şi mai rapide, prevăzute cu motoare Diesel. Greutatea motoarelor pe cal indicat se micşorează continuu iar numărul rotaţiilor se măreşte, dela 100 în anii trecuţi, la 150 în prezent, tocmai pentru a micşora greutatea motoarelor pe cal indicat şi prin urmare greutatea moartă a vaselor.

Intre vasele construite în 1933 sunt şi remorchere cu motoare din care trei merită a fi menţionate. Mai întâi *Zwarte Zee*, cel mai mare şi mai rapid vas de salvare, cu motoare de 3300 cai efectivi şi 17,5 noduri viteză ; apoi 2 remorchere prevăzute cu *Diesel* electric, *Acklam Cros* şi *Lectro*. Acest din urmă are 2 motoare de câte 350 cai efectivi cu 300 rotaţii, acuplate cu câte un generator de 250 volţi, care unite în serie dau 500 volţi iar electromotorul instalat pe axul elicei face numai 150 tururi. *Acklam Cross* e prevăzut cu 2 grupuri electrogene de câte 300 cai ef. care fac 900 tururi pe min., dând curentul necesar la electromotorul instalat pe axul elicei care face numai 100 tururi pe min. E construit la Brotherhood-Ricardo şi e conceput în ideile moderne : motoare uşoare, cu turaj mare şi prin reducere pe cale electrică, se reduce viteza elicei la 100 tururi, deci o bună utilizare a elicei.

In marina de război motorul Diesel pătrunde din ce în ce mai mult. Crucişetorul cuirasat *Leipzig,* terminat în 1933, e prevăzut cu turbine de 30.000 cai pe axele laterale şi are un motor Diesel

[1]) $\frac{15^3}{12^3} = \frac{6500}{3400}$

Liga Navală nu are de scop să facă vapoare, ci să arate tuturor importanţa mării şi a Dunării pentru propăşirea neamului nostru. L. N. R.

de 12.000 cai pe axul central, care îi permite să meargă cu viteză economică până la 18 noduri. Greutatea acestui motor e foarte redusă, 5,4 kgr. pe cal ef. E format prin instalarea pe acelaş ax a 4 motoare de câte 7 cilindri cu 2 timpi şi dublu efect, tip M.A.N. care merg cu 750 tururi dar elicea face 150 prin reducere de viteză Vulcan (sistem Föttinger).

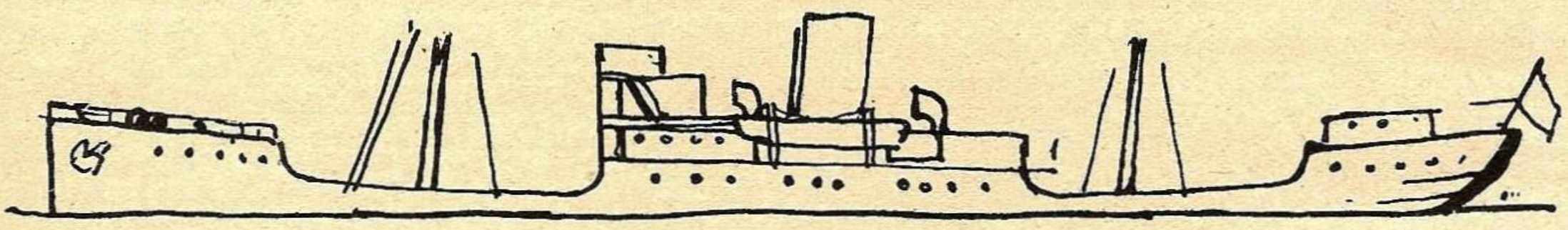
Tendinţa actuală este către motoarele cu turaj mare, care sunt mai uşoare şi mai eftine, reducerea de viteză făcându-se fie prin angrenaje, fie prin acuplarea motoarelor cu generatoare electrice, viteza lor putând merge până la 1500 tururi/min. iar electromotorul elicei făcând 100—150 tururi. Motoarele cu turaj mare nu numai că au greutate mică, dar ocupă şi spaţiu redus, nu cer supraveghere fiind complect închise, ungerea făcându-se automat sub presiune, pot fi utilizate pe orice vehicul şi instalate unde se găseşte loc convenabil.

S'a propus fracţionarea puterei necesară pentru propulsiune în mai multe grupuri electrogene care să alimenteze în paralel electromotorul elicei. Avantajul ar fi că aceste agregate de 200—300 cai ar constitui generatoare etalon care ar putea fi întrebuinţate şi la vagoane auto-motoare. Această fracţionare face obiectul discuţiilor actuale ale cercurilor technice. H. R. Ricardo, F. R. S., a propus chiar agregate de 100 cai, dar numărul lor ar fi prea mare. Fracţionarea puterei necesară unui vas în unităţi standardizate merită să fie considerată. Pe transatlanticele suscitate, care au 4 axe portelice, fiecare ax este acţionat de 3 turbine în paralel, care fac în medie 2500 tururi, iar axul elicei, pus în mişcare prin angrenaj, face numai 250.

Instalaţiile Diesel-electric au avantaje căci permit a utiliza motoare Diesel cu turaj mare, economice, uşoare, care ocupă spaţiu mic, acuplate cu generatoare care pot alimenta în paralel electromotorul elicei spre a face un mic număr de rotaţii. Cea mai interesantă instalaţie de acest gen este pe spărgătorul de ghiaţă *Ymer*, de 9.000 cai putere.

Toate ţările maritime fac sacrificii pentru progresul industrii navale. Italia plăteşte anual subvenţii de 250.000.000 lire it. iar Japonia pe lângă ajutorul financiar pe care îl dă armatorilor pentru construcţii de vapoare noi, mai plăteşte şi prime pentru distrugerea vapoarelor vechi. Vaporul *Uyo Maru* de 10.000 tone şi 16 noduri este al doilea care se construeşte în aceste condiţiuni. In 1933 s'a construit primul vas japonez *Azumasan Maru*, de 9197 tone, cu motoare Diesel tip japonez, Mitsu-Bishi, de 7000 cai, cu 120 rotaţii, care a dat la încercări 16,86 noduri. Viteza de serviciu va fi de 16 noduri cu plin încărcământ.

AMIRAL C. BOERESCU



Exploatarea vasului de comerţ „Cargoboat"

— Sfaturi noilor armatori —

Un vas de comerţ este făcut să câştige, pentrucă transporturile maritime au existat de când e lumea şi vor exista, calea apei fiind şi sigură şi cea mai convenabilă în schimbul de mărfuri dintre ţări.

Activitatea unui vas de comerţ poate fi împărţită în două mari categorii :

1) Activitatea pe mare, în navigaţie.
2) Activitatea sa în porturi unde operează.

ACTIVITATEA PE MARE, IN NAVIGAŢIE.

Randamentul unui vas depinde de numărul de voiaje pe cari le poate face într'un an. Rezultatele practice ale fiecărui voiaj, balanţa între navlul încasat şi cheltuelile voiajului, însumate, dau câştigul vasului. Navlul este bazat pe legea cererei şi a ofertei şi nu poate varia prea mult, decât în cazuri rare şi anormale. Aşa a fost cazul imediat după război, când tonajul vaselor plutitoare era inferior mult cerinţelor de transport, pentrucă lipseau vase cari fuseseră scufundate şi navlul ajunsese la 40 shillings pe tonă. A urmat mai târziu — în 1924 — o urcare considerabilă de navlu între Occidentul Europei, Anglia şi America de Sud, datorită grevelor minierilor de cărbuni din Anglia, când a ajuns la 45 shillings tona, dar n'a ţinut decât câteva luni, până ce producţia de cărbuni în Anglia şi-a reluat cursul normal.

Altfel fluctuaţiunile navlurilor au mers în toţi anii, într'o măsură normală, cu tendinţă de scădere treptată, de a ajuns în prezent la suma ridicolă de 5—6 shillings pe tonă din Anglia în Mediterană şi Marea Neagră, pentru transportul cărbunilor.

Scăderea treptată a navlului, s'a produs concomitent cu noile construcţii de vase. Vasele noi, economice, cu motoare Diesel, cu turbine şi chiar cu maşini alternative, luând locul celor vechi, micşorându-şi cheltuelile, pentrucă au avut maşini noi, economice, cu viteză de drum dela 12 mile în sus, ajungând până la 18 mile — vorbesc de cargoboate, cele japoneze construite în 1932 şi 1933 cu motoare Diesel, au viteză de 16—18 mile pe oră, în afară de vasele de pasageri, cari sunt o altă categorie de vase — cu consumaţie de combustibil redusă şi cu mijloace ultra moderne de încărcare şi descărcare, au adus lovitura de graţie vaselor vechi. De aceia, în 1930, 1931, 1932, toate marile porturi în Occidentul Europei şi în toată lumea, au fost pline de vase dezarmate legate la mal.

Concurenţa vaselor noi, cari n'au nevoie de reparaţii, cari merg repede, cari consumă puţin şi cari plătesc la fel taxele de port, de descărcare, echipajele ca şi vasele vechi cari au viteză mică de 8—9 mile pe oră, consumaţie mare de combustibil şi toate celelalte cheltueli la fel, a fost sdrobitoare şi au făcut ca vase chiar de 8 ani vechime, să fie vândute pe preţuri derizorii pentru a fi distruse şi transformate în fier nou de construcţii. O in-

dustrie nouă s'a realizat în Italia, în marile porturi ca : Genova, Trieste, Monfalcone, Savona, unde sute de vase au fost distruse, tăiate în bucăți pentru a fi transformate în fier nou de construcții.

Navlul scăzând, vasele vechi n'au mai putut naviga, vasele moderne însă continuă să se mențină cu toată criza mondială, căci cu el își acoperă toate cheltuelile inerente, amortizarea, asigurarea și dividendele.

Dacă ici colo se mai găsesc vase mici și vechi cari navigă, atunci numai anumite eforturi și mașinațiuni, ușurează cheltuelile vasului ca să poată fi acoperite de navlul pieței.

Perfecțiunile în construcții au mers paralel cu pregătirea technică a personalului ambarcat, care în număr redus, a putut să facă să funcționeze uzina unui vas modern. Și atunci, aceste vase noi, cu minimum de cheltueli, au acaparat comerțul maritim și navigă cu beneficii, fără nici o subvenție dela Stat.

Chiar dacă un vas vechiu, prin diferite expediente și-ar reduce cheltuelile, și ar avea câte un mic câștig la fiecare voiaj, tot nu se poate compara cu un vas nou, a cărui viteză este de $1^1/_2$ sau de 2 ori mai mare. Numărul de voiaje a vasului nou, va fi în aceiași măsură mai mare pe an, deci și câștigul lui va fi mărit și bilanțul va fi soldat la sfârșitul anului, cu un mai mare excedent.

Dar toate aceste calități ale vasului nou, nu pot fi puse în evidență, decât dacă se ține seama de activitatea sa în porturile unde operează, care se chiamă :

EXPLOATAREA VASULUI.

In principiu, o bună exploatare a unui vas înseamnă :

a) *Reducerea completă a zilelor albe,* adică nelucrătoare. Un vas, în ziua când a terminat de descărcat într'un port, trebuie să treacă la încărcare imediat. Nu întotdeauna se întâmplă ca în portul unde a descărcat, să găsească caric pentru un alt port ; dar dacă ocazia se ivește, chiar oferind un navlu mai scăzut decât cel al zilei, este mai bine să primească caricul, căci scutește zilele pierdute, cari costă mult pe proprietar, când vasul stă sau navigă sub lest. De multe ori, în special toamna, iarna și la începutul primăverei, dacă vasul poate găsi caricul în portul de descărcare pentru un port în drumul pe care îl face la înapoiere, în direcția unde are un alt caric asigurat, chiar de și-ar acoperi numai cheltuelile de port și de descărcare și o parte din cheltuelile de consumație, echipaj, agentură și încă este avantajos să-l ia, căci are asigurate zilele de navigație pe timp rău, cunoscut fiind că un vas încărcat complet sau pe jumătate, nu riscă să piardă viteza pe timp rău, ca un vas gol și deci nu va avea pierderi în drum, zile când consumă combustibil și nu poate merge.

Toate aceste navlosiri ale vasului, depind de Agenții de vapoare, a căror activitate este liberă sau subordonată ordinelor armatorului, care trebuie să fie în curent cu mișcarea generală a părței din glob unde navigă vasul său, sau a globului întreg, când vasul navigă în toată lumea. Ori, pentru un armator modest, aceste operațiuni trebuesc încredințate cu toată libertatea, fără limitarea regiunei unde trebuie să meargă vasul, unei mari Agenții cu întinse ramificații în toată lumea, al cărei interes fiind legat de comisionul la navlu, va utiliza vasul acolo unde și navlul este mai mare. Dacă însă din diferite motive de ordin economic general și politic, vasele unui Serviciu de Navigație al unui Stat trebuie să urmeze o anumită linie, cea mai mare libertate trebuie să se dea Agenților din diferite porturi, pentru a nu pierde ocaziile să angajeze mărfuri cu navluri diferite (după cum se prezintă, chiar sub cursul zilei). Agențiile sunt acelea cari vor mijloci să dea caric vaselor, căci de navlul încasat, vor depinde și veniturile lor. Și astfel, comisionul la navlu devine chestiunea primordială care va stimula Agenția, chiar de este proprie, și va determina câștigul vasului.

Suspectări, îngrădiri, refuzuri, sunt mijloace de paralizare a oricăror angajamente de navluri. Și la ce folosesc, dacă ele în loc să procure caric, lasă vasele să plece goale ? Natural, la pierderi. De unde nu-i nimic, nimeni nu ia.

b) *Fixarea zilelor de încărcare* și *descărcare* a mărfurilor, trebuie făcută prin *Charter Party,* cari au stipulate tot felul de condiții. Incontestabil că mijloacele moderne de încărcare și descărcare la vasele noi, vor determina o rată mai mare pe zi. Dar nu-i mai puțin adevărat, că ele vor depinde de uzanțele portului, și de utilajul din porturi. Dacă un port ar prezenta nesiguranță, fie că este prea mic și vasul riscă să aibă avarii intrând în el, fie că situația politică și internă nu-i garantează activitatea, fie că este supus la capriciile vremei, când este o radă deschisă, mai convenabil este să fie ocolit, căci chiar dacă rata zilnică este mai mare, numărul zilelor nu poate fi micșorat pentrucă este modificat peste prevederi de forța majoră. Executarea staliilor și contrastaliilor va depinde numai de Agenți, cari vor trebui să fie cointeresați tot prin comisioane.

c) *Natura încărcământului,* joacă un mare rol în exploatarea vasului. Nu orice vas poate lua orice fel de marfă. Stabilirea navlului după natura încărcăturei, cade tot în sarcina Agenților. O greșeală la acceptare, poate face ca vasul să piardă zile negândite la descărcare, dacă sunt restricțiuni în portul de descărcare pentru anumite mărfuri.

d) *Buna funcționare a aparatelor de descărcare,* soliditatea vasului, lipsa de vicii ascunse, caracteristicile lui

Cine are mare și o neglijează, se condamnă la sinucidere sigură.
(C. Amiral Bălănescu)

(magaziile cu una, două sau trei punți), putând a-l face apt pentru unele transporturi şi neapt pentru altele, contribuie în mare măsură la exploatarea lui. De exemplu, un vas cu multe punți nu-i bun pentru încărcat scânduri, dar este bun pentru cereale, cărbuni şi orice marfă vărsată. Un vas cu balasturi mici şi neseparate, cu combustibil lichid mai ales în dublu fund neseparat, nu-i bun pentru încărcat scânduri, căci stabilitatea lui este afectată, când se consumă combustibilul în dublu fund, de încărcătura de pe punte şi nu poate ajunge la $^1/_3$ din cea din magazii. Toate aceste particularități observate la navlosirea unui vas, contribuie la un bun rezultat. Toate neajunsurile provocate de aceste neobservări, produc întârzieri, pe cari vasul le suferă pierzând bani.

e) *Alegerea timpului* pentru lucrările *de îndocare*, trebue făcută în legătură cu țara unde ele costă mai puțin. Adică dacă vasul navlosit în perioada când va fi îndocat este dirijat cu un navlu mai mic în portul unde se va face lucrarea, prezintă numai avantaje, deşi poate aparent încasarea pare mai mică. Executarea lucrărilor în termen scurt, chiar de costă ceva mai mult, este avantajoasă.

f) *Intrebuințarea ajutoarelor,* remorchere, bărci, piloți pentru intrare şi eşire din porturi, spre a se evita avariile cauzate de timp rău, sau de strâmtoarea din porturi, utilizarea tuturor mijloacelor technice pentru dirijarea vasului în porturi, mai ales acolo unde este mare şi intrarea în porturi este subordonată acestui capriciu al naturei, sunt de un interes capital pentru exploatarea vasului, căci orice neglijență determină o pierdere de timp şi cheltuială mare pentru repararea avariilor, dacă vasul nu-i asigurat.

g) Diferite *comisioane* plătite în anumite cazuri, pentru a uşura facerea formelor legale şi a uşura plecarea vasului sau încărcarea ori descărcarea, gratificații plătite, menite să scurteze timpul ce s'ar pierde, contribuesc la câştigul vasului. Dacă un vas, pentru o zi de staționare, cheltueşte Lei 20, şi o poate salva cu o gratificație de Lei 10, greşeşte cine nu face.

h). Utilizarea unui *adăpost* în caz de tempestă care ține zile întregi, este un câştig sigur, decât înfruntarea furtunei, care poate aduce avarierea vasului şi a mărfei.

i) Prevenirea prin *comunicări telegrafice,* prin radio, a poziției vasului, angajarea lui anticipată înainte de a fi sosit în port, comunicările făcute la timp comandanților de vase sau Agenților din porturi, asupra destinației vaporului, ajută la pregătirea calelor lui, pentru ca imediat ce a sosit în port, să descarce şi să treacă la încărcare, fără pierdere de timp.

j) *Aprovizionarea suficientă,* din timp şi cu rezervele necesare cu combustibil şi apă dulce, exclude poziții critice pentru vas, în larg sau lângă coaste, abateri din drum, deci întârzieri pentru aprovizionare, în afară de taxele de port şi agenție. Intrebuințarea combustibilului lichid exclude mistificările, fiind uşor de controlat şi de aprovizionat, deci reducând la câteva ore operația de ambarcare, care pe timp rău şi noaptea cu greu se poate face la cărbune.

1) Procedura, în caz de *avarii parțiale şi totale,* trebuie să fie observată cu mare atenție; neobservarea ei poate provoca pierderi incalculabile. De aceia, vasele trebuesc asigurate pentru pierderi totale şi parțiale; comandanții şi Agenții de vapoare trebue să cunoască procedura, iar nici o ezitare nu trebue să existe în caz de sinistru maritim, de a se face apel la advocat specialist, pentrucă de primele rapoarte de mare depuse în termenul legal, va depinde tot procesul vasului şi despăgubirile ce le va primi după judecată.

In concluzie, tot ceeace face să se evite pierderea de timp, să se evite zilele când vasul nu operează, când nu încarcă sau descarcă, adică când nu este închiriat, contribue la o bună exploatare a unui vas de marfă.

Lozinca armatorului, cetățean ori Stat, trebuie să fie:

„Timpul este bani"

de care mai este legat proverbul românesc foarte înțelept:

„Să nu fii scump la tărâțe şi eftin la făină".

IOSEF RĂŞCANU
Comandant s/s Suceava

SALVAREA NAUFRAGIAȚILOR

— MIJLOACE DE SALVARE —

Cpt. C-dor (R) Emil Oprişanu

4. *Organizarea salvărei.* Pentru ca staţiunile de salvare să fie eficace, trebue să aibă organizat un serviciu de veghe permanentă şi trebue să existe deasemeni o legătură telefonică directă între diversele staţiuni depe coastă, precum şi între acestea şi faruri. Un alt lucru de care ar trebui ţinut seamă, este ca să se amenajeze drumuri în lungul coastei, pe cari să se poată deplasa la nevoe barca de salvare pe carul ei.

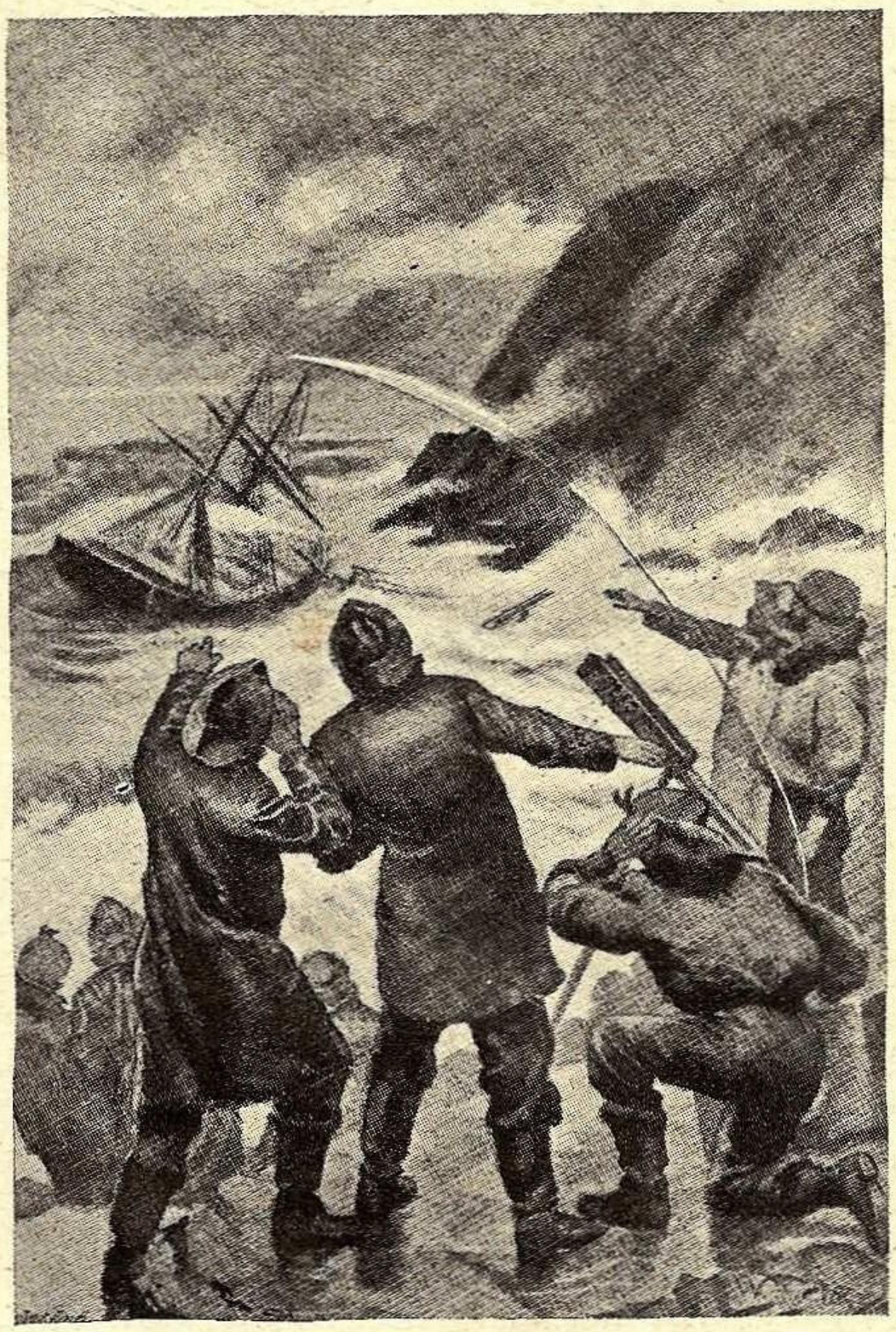
Mai importantă însă decât toate chestiunile referitoare la material, este aceea a formărei personalului, căci lui îi incumbă periculoasa misiune de a-şi risca viaţa la nevoe pentru a se avânta în larg pe furtună. In ţările unde salvarea e datorită iniţiativei particulare: Anglia, Franţa, etc., ţări cu o veche tradiţie maritimă şi cu o mare populaţie marinărească, seriviciul pe bărcile de salvare este asigurat de voluntari, în majoritate pescari, marinari fără teamă. Iată ce spune Amiralul *Guépratte,* preşedintele de onoare al Societăţei Ospitalierilor Salvatori Bretoni: „odată liberaţi din serviciul militar, ei (pescarii) reiau de obicei meseriile maritime, „pescuit, cabotaj, marina comercială, etc. Elita acestor oameni „constitue armamentul bărcilor de salvare... Acest risc, adăogat la „pericolele de fiece zi ale meseriei lor, este nu numai acceptat dar

„solicitat: este o onoare ce se transmite din tată în fiu". In ţările unde salvarea e datorită iniţiativei şi sprijinului Statului, echipajele bărcilor de salvare sunt compuse din oameni serviciilor însărcinate cu salvarea cari în Statele Unite, fac parte din forţele militare.

Pentru ca salvarea să se poată produce la timp, e necesar ca în permanenţă să existe oameni de veghe în lungul coastelor, (oameni de cart, fie în faruri, fie la staţiuni). Pentru a stimula şi recompensa echipajele şi toţi cei ce concură la salvare, vor trebui să fie acordate prime — după cum am văzut că se face în Anglia — iar pentru văduvele şi orfanii celor pieriţi în mare în timpul salvărei, să se acorde pensii şi ajutoare.

*

5. *Salvarea maritimă în România.* Ţara noastră, cu toate că are un important litoral şi un trafic maritim apreciabil, nu are nici o barcă de salvare, afară de aceea existând la Sulina, dar care aparţine C. E. D. S'au întâmplat naufragii — din fericire



Aruncarea unei bandule dele uscat.

destul de rar — dar niciodată nu a eşit în larg, depe coasta noastră, vreo barcă de salvare. Salvarea se făcea, sau prin bărcile vasului naufragiat, sau de către remorcherele venite pentru a deseşua vasul; când se nimereau să fie pescari în apropiere, veneau şi aceştia, dar ajutorul lor era interesat, ocupându-se mai mult cu adunarea sfărămăturilor decât cu salvarea naufragiaţilor, ceeace dealminteri i-ar fi fost şi greu, dat fiind bărcile uşoare ce întrebuinţează.

Deşi coastele româneşti nu sunt prea periculoase navigaţiunei, totuşi orice coastă, cât de sigură ar fi ea, poate prilejui un naufragiu, fie din cauza unei greşeli de navigaţie, fie datorită elementelor. Este drept că raritatea relativă a naufragiilor poate explica lipsa unei iniţiative în materie de salvare, dar pierderile de vieţi omeneşti ce anual se întâmplă din cauza mărei, nu au putut rămâne neobservate: A. S. Principesa Ileana, care ca o bună cunoscătoare a chestiunilor maritime, şi-a dat seama de lacuna ce exista în organizaţia noastră maritimă, a propus în 1929 crearea unei Societăţi de Salvare româneşti; în urma directivelor Sale, s'a creat un Comitet pregătitor, dar acesta nu a putut păşi la realizarea Societăţei, din cauza lipsei de fonduri. Chestiunea salvărei a fost reluată de către M. S. Regele, care a hotărât să-i acorde Inaltul Său sprijin, şi astfel s'au pus basele „Societăţei pentru salvarea naufragiaţilor în apele româneşti". Cu drept cuvânt se poate spune că în privinţa navigaţiei, intrăm deabea acum în rândul ţărilor civilizate. Nu poate fi marinar român care să nu salute cu bucurie această iniţiativă şi să nu-i ureze din toată inima îndeplinirea înaltei ei meniri.

Inainte de a expune părerile ce ne sugerează, în privinţa organizărei salvărei, exemplul Instituţiunilor examinate mai sus, să ne fie îngăduit a ne exprima o mică nedumerire asupra titlului însuşi al Societăţei, care este prea restrictiv: în adevăr, se vorbeşte de „Societatea de salvare a naufragiaţilor în apele româneşti" ori, de sigur că scopul acestei nobile Instituţiuni nu este de a salva viaţa naufragiaţilor *numai în apele româneşti,* ci credem că va salva dela pieire orice persoană, fie în apele româneşti, fie în afara lor.

Cu această mică remarcă, să trecem la examinarea situaţiei dela noi şi să vedem cum s'ar putea organiza salvarea, ţinând seamă de experienţele altor ţări mai înaintate în această privinţă.

Coastele noastre, sunt în cea mai mare parte joase şi nisipoase, afară de porţiunea Surtukioi-Ekrené, care e stâncoasă ori abruptă; stânci în mare nu sunt decât în unele puncte: Surtukioi, Tatlageac, Tăbăcării (lângă Constanţa) dar toate acestea în apropierea imediată a coastei (circa ½ milă).

Populaţia noastră maritimă nu este uniform răspândită, şi afară de aglomeraţiunile pescăreşti dela gurile Dunărei, se poate spune că nu există pescari pe coasta noastră, exceptând bineînţeles porturile. Pescarii dela gurile Dunărei practică pescuitul în mare, şi deseori îmbarcaţiile acestora sunt în mare număr în larg; ori, dacă Marea Neagră este relativ calmă vara, iarna este bântuită de tempeste violente, cari pot pune în primejdie îmbarcaţiunile uşoare şi nepuntate ale acestor pescari.

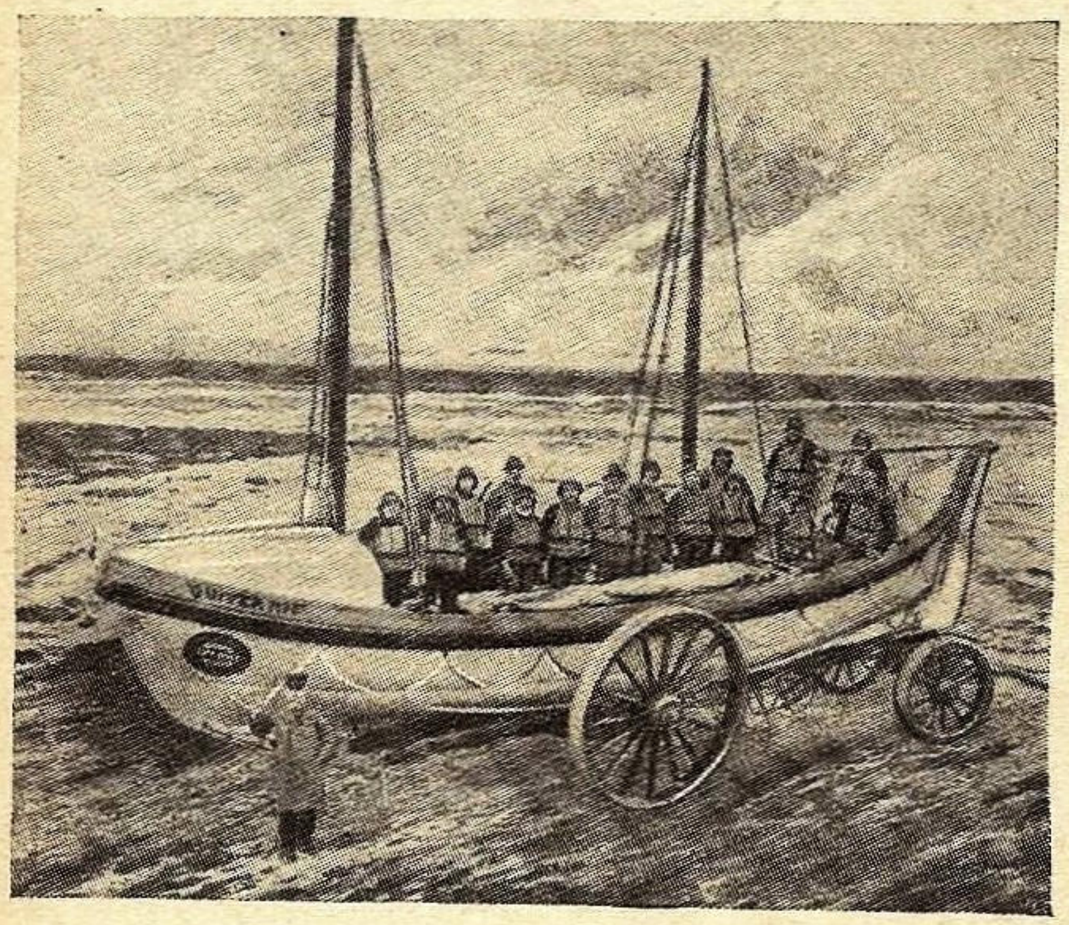
A. Bazaţi pe cele de mai sus, credem că vor trebui să existe pe coasta noastră, deocamdată următoarele staţiuni de salvare: *Cavarna,* pentru litoralul Caliacra-Ekrené (odată cu crearea portului pescăresc din lacul Tuzla, ar putea lua naştere şi aci o staţie de salvare), *Mangalia,* pentru coasta Sabla-Mangalia-Tuzla, *Constanţa,* pentru zona Tuzla-Agigea-Capul Midia, *Sf. Gheorghe* pentru zona Portiţa-gura Sf. Gheorghe, *Sulina* (a C. E. D.) pentru gura Sulinei şi *Gura Kiliei* pentru litoralul cuprinzând gurile braţului Kilia. Ulterior s'ar putea studia şi crearea de staţiuni speciale pentru Dunăre.

Credem că va trebui să se dea o deosebită importanţă staţiunilor de salvare menite a proteja pescarii de mare la lucru *(Kilia, Sf. Gheorghe* şi *Tuzla-port).*

B. Utilajul technic pe care va trebui să-l posede o staţiune ni se pare indicat cel examinat la staţiuni de salvare; un minimum indispensabil ar fi: 1) o barcă de salvare, de cel mai modern tip, înşavirabilă, insubmersibilă şi dacă e posibil cu motor 2) remiza bărcei 3) carul bărcei, 4) un camion pentru rachete (în special pentru staţiunile de pe faleze), având şi un mic

proector cu generator, 5) rezerve de material. Odată cu organizarea staţiunilor, va trebui întreprinsă şi legarea lor telefonică cu farurile, şi între ele precum şi crearea unor drumuri în lungul coastei.

Dacă pescuitul nostru în mare se va intensifica, practicându-se pescuitul şi în afara apelor teritoriale, credem că va trebui să pa-

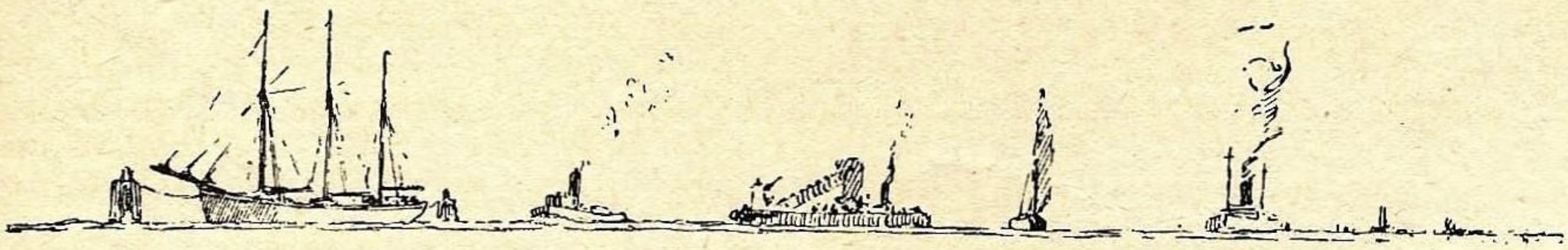


Transportul spre mare a unei bărci de salvare.

truleze zilnic în regiunea de pescuit câte o solidă imbarcaţiune puntată, perfect etanşă (după tipul norvegian) pentru a fi gata să salveze pescarii în pericol. Aceste îmbarcaţiuni, ar trebui să fie cu vele, ceeace ar permite o mare economie în cheltuelile de întreţinere.

C. România nefiind o ţară maritimă, al cărei public să înţeleagă opera de înaltă umanitate care este o Instituţie de salvare şi să-i dea obolul, Societatea recent înfiinţată la noi, nu va putea exista decât cu ajutorul Statului, care va trebui să afecteze acestui scop, cel puţin o parte din produsul „taxei de salvare" instituită printr'o lege şi la care sunt supuse toate vasele ce ating porturi româneşti ; Statul va trebui să ia asupra lui organizarea şi întreţinerea staţiunilor de salvare. Sistemul liberei iniţiative private, ca în Anglia şi Franţa, nu este aplicabil la noi, aşa că trebue să ne inspirăm din sistemul american, deja expus. Astfel, în ce priveşte personalul, nu vom putea recurge la serviciile voluntare ale pescarilor, pedeoparte pentru că o asemenea populaţie nu e răspândită uniform pe litoral, pedealtă parte, pentru că ar fi de învins inerţia şi dezinteresarea acestora. Singura soluţie ar fi afectarea de personal special destinat staţiunilor de salvare, aşa cum există în Statele Unite ; pentru simplificarea chestiunei, s'ar putea reuni serviciul pazei litoralului maritim cu serviciul salvărei, creiându-se serviciul pazei-coastelor, încredinţat unui corp de marină — cum sunt actualmente vasele grănicerilor — cu statut aparte. Pe lângă corpul de marinari şi reangajaţi, ar exista şi un număr de ofiţeri, cari să asigure continuitatea serviciului şi perfecţiunea instrucţiei ; Intreaga organizaţie ar fi similară actualilor grăniceri, depinzând în timp de pace de Ministerul Finanţelor (Vămi) iar în timp de război de Ministerul Apărărei Naţionale. Această organizaţie îşi va întinde în tot lungul litoralului român, reţeaua de pichete, legate telefonic de staţiunile de salvare şi faruri.

In afară de obişnuitele îndatoriri de poliţie a coastelor, acest serviciu ar trebui să aibă în grija sa : 1) asigurarea serviciului de salvare, 2) semnalizarea accidentelor de navigaţie, 3) supravegherea pescuitului în mare, în special, din punct de vedere al securităţei, 4) vara, o poliţie de salvare pe plajele frequentate, după sistemul Ospitalierilor Salvatori Bretoni.



MONSTRUL MARIN DELA LOCH NESS

Jurnalele din întreaga lume au vestit, în luna Decembrie, că la Loch Ness — un lac din nordul Scoţiei — s'a ivit un monstru marin, care a fost văzut de mai mulţi oameni din partea locului ; ar fi vorba de un animal de aproape 20 de metri lungime, al cărui corp fără solzi, prezintă ridicături, şi ar avea labe.

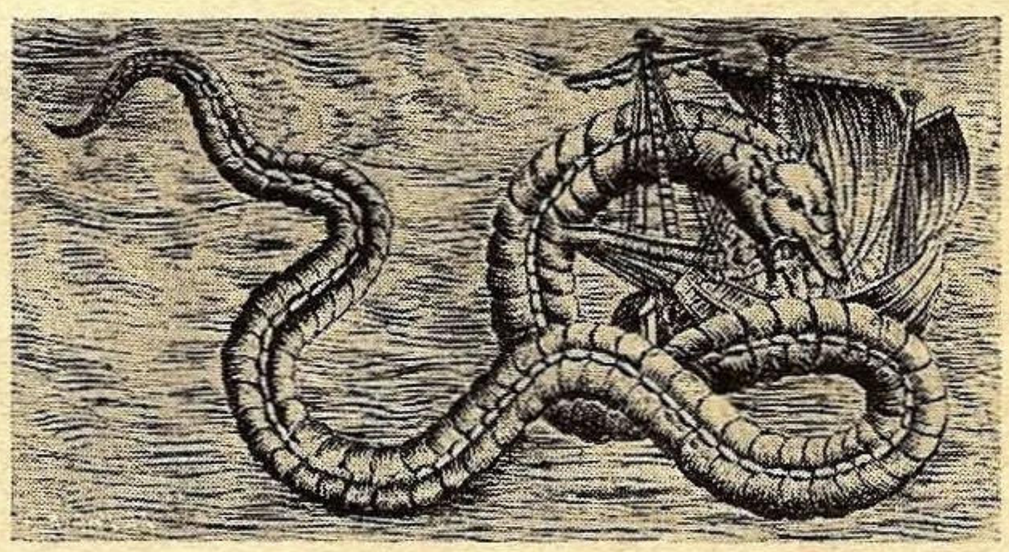
Times, marele jurnal englez, s'a şi grăbit să trimeată la faţa locului un fost ofiţer de marină, spre a culege informaţiuni : acesta a ascultat 51 de martori, cari au depus favorabil monstrului, dar nu a avut plăcerea să dea ochi cu împricinatul ; se vede treaba că el regretă publicitatea ce se face în jurul lui, şi, cu modestia proverbială a monştrilor marini, preferă să se retragă în fundul lacului, fugind de ochii indiscreţi ; deaceea este considerat ca mizantrop.

Legenda monştrilor marini nu este de dată recentă: primul cunoscut, din lunga lor dinastie, este Hydra dela Lerna, pe care a răpus-o Hercule, după cum aflăm din mythologie. In timpuri mai apropiate, în secolul al XI-lea, norvegianul *Olaüs Magnus,* povesteşte că un monstru marin (după descripţia sa, o caracatiţă ori o sepie gigantică) de o *milă* lungime ar fi apărut în largul coastei, rămânând nemişcat, la suprafaţa apei, dormind în bătaia soarelui. Un episcop, luându-l drept o insulă, avu ideea să celebreze slujba pe noul teritoriu dar, care nu-i fu mirarea, odată întors la uscat, când văzu că insula o ia din loc şi că se scufundă în valuri. Acesta era faimosul *Kraken,* descris astfel, în 1752, de *Pontoppidan,* episcop de Bergen : „monstrul are braţe mai groase decât catargele cele mai mari ale vaselor ; are atâta putere, încât poate să apuce un vas de 100 de tunuri, şi să-l scufunde în adâncuri ; un întreg regiment ar putea manevra pe spatele lui". Nu credem însă ca Prea Sfântul să se fi putut apropia într'atât, de monstrul ce-l descrie atât de bine, încât să-l poată măsura.

Chiar marele naturalist *Linné,* admite existenţa mon-

ştrilor marini, iar în secolul al XIX-lea, se mai găsesc autori cari să creadă că sunt astfel de monştri, şi încă atât de mari, încât nu pot trece prin strâmtoarea Gibraltar! (care are 15 km. lărgime şi cam 450 m. adâncine). Doi autori italieni, nu prea vechi, *Sonnini* şi *Pernetti,* afirmă foarte serioşi, că ar exista caracatiţe, ale căror tentacule ar putea strânge corăbii mari, târându-le la fund, unde ar devora oamenii.

Toate aceste legende, cari vorbesc de monştri marini cu braţe — ori tentacule — au un substrat de adevăr,



Şarpele de mare aşa cum îl credea Evul mediu.

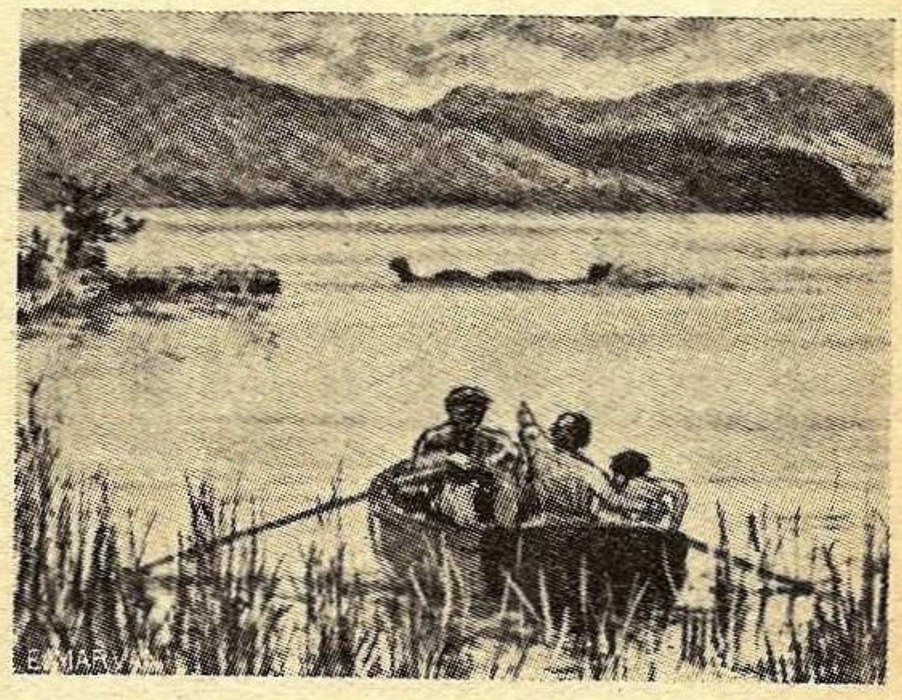
care a fost însă deformat de teama celor din evul mediu ori de imaginaţia aprinsă a navigatorilor; în repetate rânduri, pescari şi exploratori oceanografici, au văzut cefalopode (din cari fac parte caracatiţa şi sepia) ale căror dimensiuni le-ar justifica epitetul de monstruoase. Astfel un manual de oceanografie relatează faptul că nişte pescari din insulele Canare, au văzut în largul oceanului sepii roşietice de peste doi metri lungime, de cari le-a fost însă frică să se apropie, cu bărcile lor uşoare, deoarece monştrii îşi agitau, la suprafaţa apei, hidoasele lor tentacule de peste 20 de cm. diametru.

Asemenea cefalopode au mai fost întâlnite de pescari pe bancurile dela Terra Nova; unele au fost capturate şi măsurate; o speţă, denumită *Archytenthis,* avea o lungime de 4,55 m. fără tentacule şi 15,75 m. cu acestea.

Richard, descrie în Oceanografia sa, o luptă aprigă între un cefalopod şi un caşalot, observată în largul Sumatrei. Ochii monstrului, cam 30 de cm. diametru, aveau reflexe oribile. Ventuzele tentaculelor cefalopodelor de asemenea dimensiuni, au mărginile cornoase şi în fundul cupei o ghiară cu care pot tăia pielea celui mai re- peşte. De multe ori au fost capturaţi delfini, caşaloţi, rechini, grampuşi etc. (peşti cunoscuţi pentru pielea lor extrem de groasă şi rezistentă) cari aveau pe suprafaţa corpului tăeturi şi zgârieturi de formă circulară şi cari nu puteau proveni decât dela ventuzele vreunui cefalopod, care vor fi încercat să-l atace.

In 1861, avizoul francez *Alecton* în timp ce se afla în largul Tenerifelor, observă într'o după amiază, o pată mare alburie ce plutea la o oarecare distanţă. Comandantul se apropie cu vasul şi văzu cu mirare un enorm cefalopod ce stătea inert la suprafaţă, slăbit probabil după o luptă ce avusese în adâncuri, căci prezenta urmele atacurilor adversarului. Monstrul avea circa 5—6 m. lungime, fără tentacule, cari erau enorme; gura largă de aproape $^1/_2$ m. avea un cioc cornos ca de papagal, iar ochii sticloşi aveau o fixitate halucinantă. Comandantul nu îndrăzni să lase vre-o barcă la apă pentru a captura monstrul, de teamă că acesta nefiind complect istovit, să nu pună în primejdie viaţa marinarilor dar se hotărî a face tot posibilul pentru a-l captura, manevrând vasul în jurul lui. Se încercară toate mijloacele întrebuinţate la prinderea peştilor mari: cârlige, harpoane, etc. dar toate erau inutile, deoarece ferul trecea prin corpul său, moale şi vâscos, fără a prinde; se încercă să fie împuşcat, dar nici acest mijloc nu se dovedi mai eficace, căci şi gloanţele îl străbăteau fără a-l afecta. In sfârşit, un glonte mai norocos izbuti să-l rănească căci monstrul vărsă o mare cantitate de cerneală. Cu acest prilej se aruncă un laţ. Acesta îi trecu peste cap, cuprinzându-i corpul, dar neîntâlnind nici o proeminenţă, de care să se agaţe, lunecă până la coadă, unde reuşi să se prindă de două aripioare. Când însă, se începu ridicarea sa la bord, enorma greutate a corpului (evaluat la circa 2.000 de kgr., făcu să se strângă laţul, care intră adânc în carne sugrumând-o. La un moment dat, monstrul se smuci, partea prinsă se rupse de restul corpului, şi monstrul dispăru în adânc. Bucata adusă la bord, cântărea peste 20 de kgr.

Un asemenea monstru nu s'ar da în lături să atace şi oameni, înotând în apă; desenatorul francez *Benoist-Garnier,* povesteşte că pe când se afla la Tunis, s'a petrecut o dramă îngrozitoare: într'o zi de furtună, un preot — perfect înotător — se duse să înoate în larg.

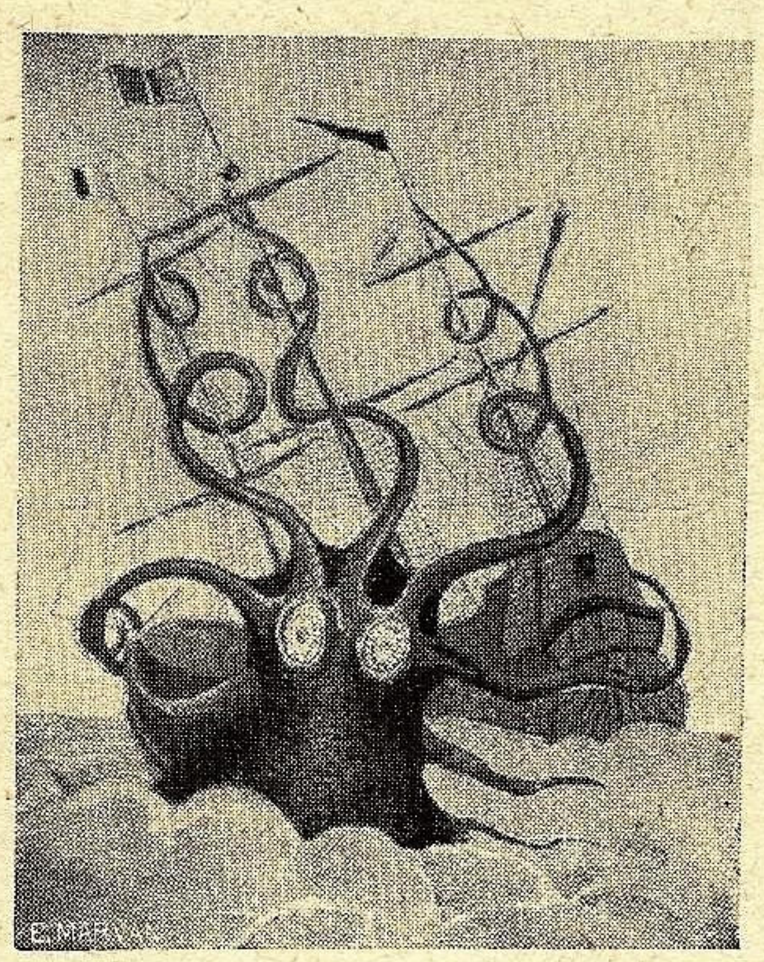


Monstrul din Loch Ness aşa cum a fost văzut de nişte vizitatori.

Popoarele care neglijează marea sunt menite să rămână în urma tuturor celorlalte, nişte simple figurante.

(Cancelarul von Bulow)

Deabea sărise în apă şi făcuse câteva mişcări, că se văzură ridicându-se din apă nişte tentacule enorme cari îl apucară ca într'un cleşte şi îl târâră la fund.



Monstru marin atacând o corabie

Până aci a fost vorba de cefalopode, — şi am văzut că legendele monştrilor cu braţe, au un oarecare fundament adevărat dar marea mai are şi o altă legendă : aceea a şarpelui de mare, care până acum, cu toţi şerpii văzuţi şi nevăzuţi, nu a căpătat încă vreo confirmare palpabilă.

In evul mediu, se spunea, de către cei ce „îl văzuseră", că şarpele de mare este un monstru enorm şi foarte vioi ; se arunca asupra bărcilor şi vaselor mai mici. le răsturna cu lovituri de coadă şi apoi mânca marinarii unul câte unul !

In secolul al XIX-lea, el era o adevărată tradiţie pentru toţi marinarii. Orice lup de mare, care încărunţise pe valuri, se simţea obligat să povestească cum a văzut şi el odată şarpele de mare.

In 1817, a fost văzut pe coastele americane, lângă Boston, de mai mulţi marinari : cum marea era liniştită, şi timpul frumos, şarpele stătea la suprafaţă, încolăcindu-şi corpul în inele.

In 1819, a fost văzut din nou, şi un martor ocular i-a apreciat lungimea 20 de metri.

In 1821, *Krinkoff*, a observat, în marea de Behring, un şarpe de mare, cu cap de focă.

In 1848, H. M. S. *Daedalus* vede şarpele în oceanul Indian.

In 1857, Comandantul *Harrington* îl întâlneşte cam în aceleaşi paragini, şi îl descrie ca având aproape 60 de m. lungime, corpul de culoare închisă cu pete albe, iar capul cam de un metru şi de forma unui butoi, avea şi o creastă în vârf (ce-i mai lipsea şarpelui decât creasta !)

In 1848, H. M. S. *Daedalus* vede şarpele în oceanul Indian. Pasagerii observară ceva fantastic şi enorm ce plutea în depărtare, ondulând la soare ; toţi vedeau un cap hidos şi un gât lung cu o coamă deasă. Comandantul dete ordin să se armeze o barcă spre a încerca prinderea monstrului. Cei de pe bord văzură cu îngrijorare cum barca se depărtează de vas, cum ajunge lângă monstru, care părea foarte flegmatic (iar posesorul unei lunete afirmă chiar că-l vede cum dă din coadă), cum marinarii îi petrec o parâmă după gât şi cum îl aduc încet spre vas, ca pe un căţel. Odată suit la bord şi întins pe punte, toţi pasagerii se îngrămădiră în jurul lui, fiecare căutând să pară mai expert în monştri, dar păstrând în acelaş timp o oarecare distanţă. De ! cine ştie ce poate să-i dea în gând. Trupul, lung de peste 30 de metri, era acoperit de o blană deasă, în care foiau raci, crabi, scoici şi tot felul de paraziţi marini, din cauza cărora nu se puteau vedea nici labe nici picioare. Deabea când un marinar mai curajos începu să-l întărâte cu o cange se văzu că nu era decât... o algă marină, de mari dimensiuni ; capul atât de lămurit văzut de unii, nu era altceva decât puternica rădăcină, cu care alga stătea fixată de stânci.

Asemenea alge sunt destul de frequente în mările hemisferului austral, şi pot atinge peste 300 de metri lungime, fiind fixate de stânci prin rădăcini solide. Trunchiul are o mulţime de foi, cari plutesc uşor, fiind susţinute de o mulţime de globule mici cu aer, ce servesc de flotoare. Natural că o astfel de algă, smulsă de furtună şi târâtă în larg, va imita perfect un şarpe, prin ondulaţiile ce-i imprimă valurie, prin rădăcina care figurează capul şi mai cu seamă prin bunăvoinţa tuturor de a vedea şarpele de mare.

Cu toate că această constatare a fost un mic duş rece pentru partizanii şarpelui de mare, zelul celor ce-l văd nu scade şi ca probă sunt repetatele întâlniri pacifice între acest simpatic animal şi vase de război franceze, în baia Along din Tonkin.

Monstru marin după închipuirea Evului Mediu

Chestiunea existenţei şarpelui de mare a fost reluată în timpurile noastre în mod ştiinţific de către naturalişti. Savantul român, Profesorul Dr. Racovitza dela Cluj, care a participat la multe explorăţiuni oceanografice, admite, în urma cercetărilor sale, existenţa unui animal marin ce s'ar apropia întrucâtva de monstrul descris ; el

însă nu este reptilă ci un mamifer, care ar trăi în special în Atlanticul de Nord. Acest personaj legendar ar avea următoarele semnalmente : cap mic în raport cu trupul, gât foarte lung, corp îndesat, patru labe şi o coadă enormă, care ar fi cam $^1/_2$ din lungimea trupului, ce este acoperit de păr ; el s'ar apropia astfel de reptilele (deşi nu e reptilă) erelor geologice dispărute, de *Plesiosaurus* în special.

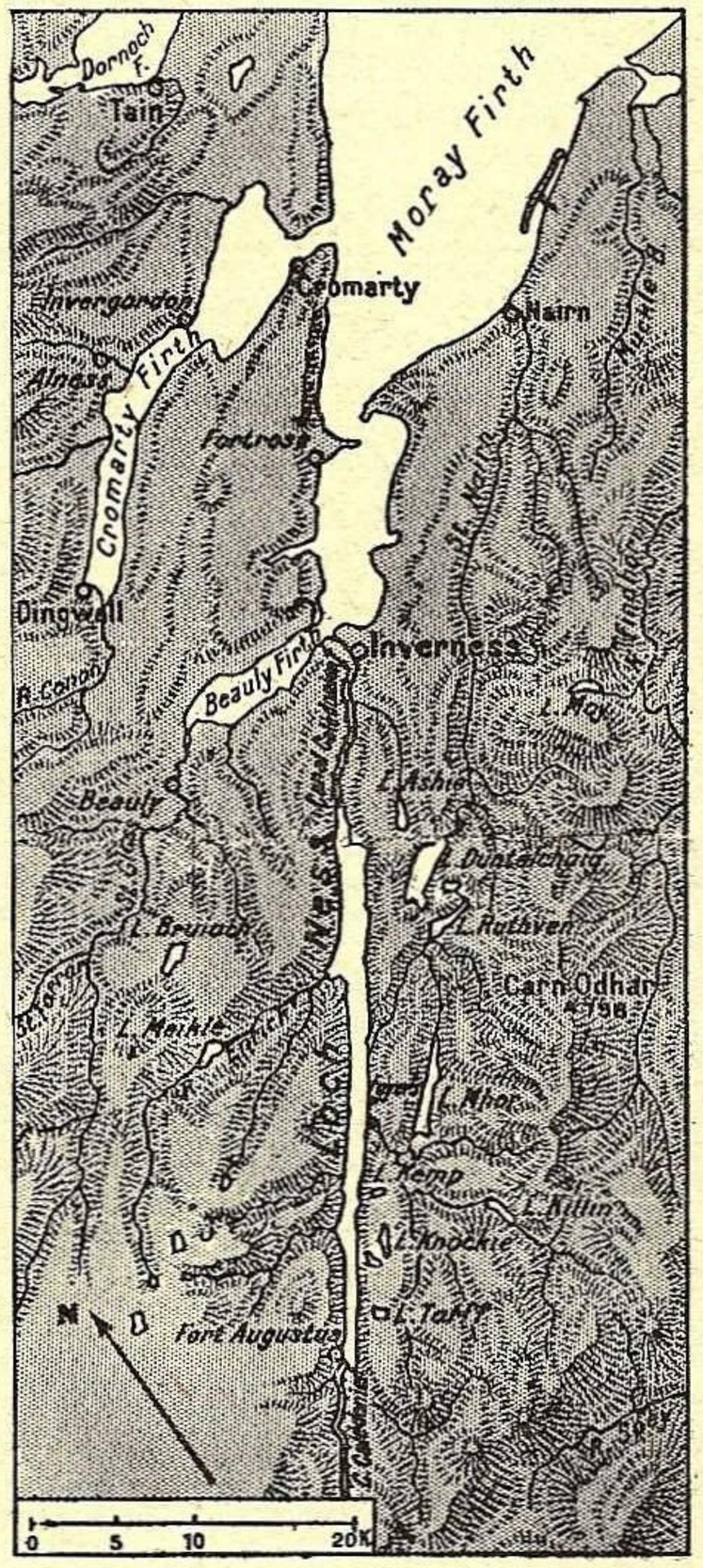
Până una alta, o lume întreagă din toată Anglia, aleargă la Loch Ness pentru a da ochi cu bestia. Trenuri încărcate, depun sute şi mii de vizitatori pe malurile lacului. Odată ajunşi, după prima privire de rigoare aruncată asupra lacului, începe interogatorul bravilor indigeni, cari bineînţeles că nu sunt atât de naivi să nu confirme existenţa balaurului aquatic. Ba a eşit, ba s'a plimbat pe apă, ba s'a întors ori s'a sucit, în sfârşit toate detaliile — oricât de abracadabrante — cari ar putea contribui cât mai eficace la căscarea admirativă a gurilor auditorului. Dacă însă oaspeţii se arată dezamăgiţi, de lipsa actorului principal al comediei după câteva zile de aşteptare zadarnică, atunci simpaticii highlanderi dau un răspuns pregătit din vreme : „monstru *nostru* este timid, nu-i place să vadă lume multă, deaceea stă toată ziua cufundat în lac şi nu iese decât noaptea. Dacă vreţi să-l vedeţi, va trebui să-l pândiţi şi mai cu seamă să nu vă observe. etc. etc. etc".

Monstrul a făcut să curgă râuri de cerneală în toată lumea, dar mai cu seamă nenumărate butoae de ale şi wisky în gâtlejurile însetaţilor pelerini. De ani de zile nu s'a consumat atât alcool în întreaga regiune, ca dela apariţia dihaniei.

Locuitorii binecuvintează, când se scoală şi când se culcă, fericita apariţie a monstrului, care le aduce, odată cu mulţimea de curioşi, atâtea foloase sunătoare.

Monstrul este binefăcătorul ţinutului ; dacă nu l'ar avea, probabil că locuitorii l-ar inventa. Ceeace este sigur. e că ţin mult la monstrul „lor" şi dacă cumva interesul stârnit de el ar slăbi, fiţi siguri că vor şti să aranjeze o „reapariţie" a lui şi aşa mereu până ce va intra în istorie. Secolele viitoare, vor vedea pe scutul cu armele regiunei, un monstru marin ţinând în bot o pungă cu lire, iar clanurile scoţiene îl vor alege drept totem.

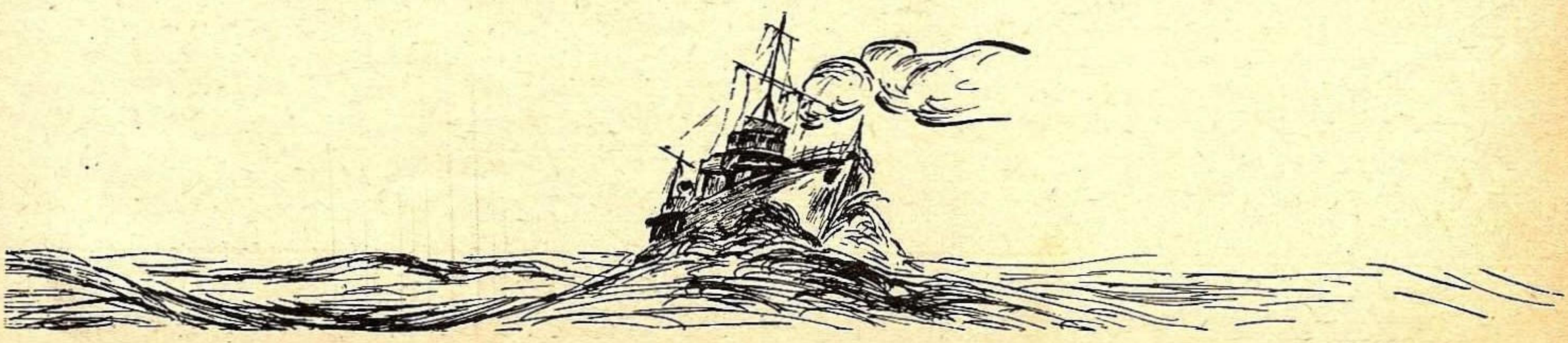
Modesta noastră părere este că bravii scoţieni, cu bine cunoscutul lor spirit comercial, l-au inventat pe deantregul, în vederea Crăciunului, oferind Angliei o distracţie, lumei întregi un prilej de a discuta altceva decât despre criză şi lor înşile mult profit material.



Lacul Loch Ness,

P. S. In momentul închiderei ediţiei, aflăm că şi Italia s'a îmbogăţit cu un monstru : nişte ţărani din Sicilia ar fi văzut un fel de namilă evoluând într'o mlaştină şi au reuşit să-l captureze. Bieţii Sicilieni ! şi-au omorât găina cu ouăle de aur !

Nautilus.



Reflecţiuni asupra rezistenţei morale

Oricare ar fi progresele realizate de technica modernă şi puse în serviciul războiului de mâine, calitatea factorului uman rămâne elementul esenţial.

Dacă se răsfoeşte istoria vremurilor noi, se constată cu uşurinţă că, în afară de introducerea noilor mijloace technice de distrugere, alterarea moralului adversarului a fost una din preocupările importante ale celor interesaţi să forţeze victoria.

Vom încerca a arunca o lumină asupra câtorva din calităţile morale necesare elementelor ce încadrează forţa organizată a unui stat şi în speţă *marina*.

In toate marinele, complexitatea materialului, varietatea armelor întrebuinţate, ţinerea la zi a progreselor technice a introdus specializarea.

Unii autori militari străini consideră însă, în urma experienţei războiului, că specializarea totală, technomania cum o numeşte generalul Von Metzsch, nu este de recomandat. Compartimentarea activităţei unui individ este dăunătoare mai ales dacă este privită din punctul de vedere al formărei conducătorului de oameni. Ori care ar fi calităţile iniţiale ale unui individ serviciul de specialitate şi rutină i le va deforma în sensul că se vor desvolta cele ce sunt solicitate mai mult în detrimentul celorlalte.

Este sigur că numai o desăvârşită armonie a cunoştinţelor, o desvoltare paralelă a calităţilor morale şi a technicei aplicate la armele de luptă, aptitudinea de a cunoaşte omul şi putinţa de a o exploata cu maximum de randament material, trebue să fie scopul ce se urmăreşte în formarea personalului.

Fără îndoială desvoltarea şi complicarea armamentului cere o deosebită pregătire pentru cel care-l utilizează dar cel mai valoros material va rămâne inert dacă îi lipseşte sufletul eroic, dorinţa şi voinţa de a combate.

Ce se cere deci unui ofiţer de marină ? Trei însuşiri fundamentale.

Să ştie a comanda, a conduce oameni.

Să poată conduce o navă,

Să cunoască şi să ştie a întrebuinţa cu maximă eficienţă armamentul şi utilajul naval.

Nu se va discuta aci asupra şcoalei, metodelor şi antrenamentului care e destinat a forma instrucţia propriu zisă marinărească. Dar se va accentua că în planul întâi rămâne arta de a conduce oameni. Cum spune undeva Amiralul Daveluy — „S'au văzut soldaţi luptând fără arme, dar niciodată arme trăgând fără oameni".

In educaţia ofiţerilor de marină germani, dinainte de război, era prevăzută formarea conducătorului deşi nu se accentua destul asupra importanţei sale. In afară de stagiul, pe care cadeţii de marină trebuiau să-l facă exercitând o comandă la o unitate, un timp dat, cu scopul de a căpăta acea siguranţă şi stăpânire de sine pe care trebuie să o aibă ofiţerul în faţa oamenilor săi, educaţia militară se completa cu conferinţe asupra formărei şi menţinerei disciplinei, studii asupra personalităţei conducătorului, reliefarea însuşirilor marilor comandanţi, noţiuni de pedagogie şi psihologia maselor. Unitatea de vederi se desăvârşea şi perfecta în timpul serviciului la marea şcoală a tradiţiei şi a spiritului de corp.

In marinele aliate, pe timpul războiului mondial, atât situaţia generală militară, economică şi politică, antrenamentul, activitatea continuă cât şi străduinţa, atitudinea şi privaţiunile ofiţerilor la bord au contribuit la menţinerea unui nivel ridicat al moralului echipajelor.

In această ordine de idei e necesar a adăuga că a şti să vorbeşti trupei, ,echipajului, celor pe care eşti însărcinat să-i comanzi, este una din principalele însuşiri ale ofiţerului. La război, sunt atât de frecvente cazurile când nici o ştiinţă nu valorează cât avântul şi căldura unei inimi care ştie să simtă, să vorbească şi să însufleţească. In timp de pace, a şti să te faci înţeles înseamnă a avea un randament superior, a'ţi simplifica nimica şi a'ţi apropia oamenii.

După dezastru naval dela Abukir moralul trupelor franceze începea să şovăească. Napoleon însuşi auzi cuvintele: — „Suntem pierduţi în această ţară barbară. Nu mai avem nici o comunicaţie cu patria, s'a spulberat orice speranţă de întoarcere".

Răspunsul lui Napoleon fu scurt: — „Da, zise el ne revine acum o sarcină într'adevăr mare. Mările, pe care nu le stăpânim noi, ne separă de patrie, dar de Africa şi de Asia nu ne separă nici o mare. Vom găsi acolo un imperiu".

Şi aceste puţine cuvinte au fost suficiente pentru a înlătura îndoelile şi a deschide orizonturi noi. Peste puţin timp, Napoleon începea expediţia din Siria.

Evident, că pentru a satisface acestui deziderat conducătorul de oameni trebue să prindă momentul şi să-l exploateze. Trebue să fie, în acelaş timp, *un profund psiholog, un bun pedagog, un elocvent orator* şi o *subtilă inteligenţă.*

Aspectul exterior, pe care îl va îmbrăca în Marină această chestiune, poate diferi de cel al armatei datorită condiţiunilor specifice în care se exercită.

Dar fondul şi rezultatul nu pot şi nu trebuie să fie altele.

Socotesc că, nu este fără folos, a aminti aci că formidabilul instrument care a devenit flota britanică în timpul răsboaelor cu Franţa republicană şi mai târziu imperială, s'a datorit în mare parte Lordului St. Vincenţiu şi a acelei „Chosen band", elite de Şefi, *Nelson, Troubridge, Hood, Coolingwood* şi alţii care încadrau şi comandau, la acea epocă, flota britanică.

Despre modul cum înţelegea lordul St. Vincenţiu să formeze, să desvolte şi să menţină disciplina în flota care începuse, sub influenţa ideilor revoluţiei franceze, să se clatine, G. Barnouin [1]) spune: „Atentă şi absolută justiţia sa, este distributivă. Ea loveşte sus, când e necesar a arăta că în escadră e numai un şef şi că subordonarea trebuie să fie pentru toată lumea. Ofiţerii generali sunt înlocuiţi, comandanţii şi ofiţeri căzuţi în vină sunt admonestaţi şi pedepsiţi în mod public".

Marinarii vinovaţi de indisciplină sunt sancţionaţi cu pedepse ce rare ori nu sunt capitale. Şi mai departe conclude: Această intransigenţă în pedepsire, această exigenţă care vrea să transporte disciplina în toate actele existenţei maritime — în ţinută, atitudine, conversaţie, corespondenţă ca şi în suflet şi spirit îşi găseşte reversul într'o curtoazie perfectă, o grijă absolută de echitate şi o solicitudine care sub o aparenţă aspră se aproprie mult de bunătate.

Abukirul şi Trafalgarul sunt opera lui Nelson, dar ilustrul instrument, de care s'a servit geniul său, a fost forjat de St. Vincenţiu.

In aceiaşi ordine de idei, în *Introduction aux études de stratégie,* Laurent scrie: „In serviciu nu există egali; sunt superiori şi inferiori, oameni cari comandă şi oameni cari execută; iar mai departe vorbind despre Comandant: „Autoritatea nu se exercită decât prin intermediari; intermediarii comandantului sunt ofiţerii. Prin ei trebue acţionat asupra echipajului. Bunul mers al serviciului cere ca persoanele care exercită autoritatea să fie întrucâtva temute iar Comandantul foarte iubit. Un comandant nu poate fi indulgent decât atunci când ofiţerii săi sunt instrumente inflexibile ale disciplinei stabilite. Dacă ei sunt moi, comandantul e obligat să uzeze de un exces de severitate".

---

[1]) G. Barnouin: La portée de l'oeuvre de Jervis.

Marina este după agricultură, cel mai mare izvor de bogăţie al unui stat.
(Victor Duruy)

Dar pe lângă cele mai de sus, conducătorul, şeful militar trebuie să nu uite că se adresează unor oameni. Satisfacerea nevoilor existenţei lor materiale, gustul de dreptate şi de adevăr, imparţialitatea sunt legi a căror efect nu trebuie neglijat nici o clipă.

Fără ele disciplina suferă, este neconsolidată.

Fără îndoială că realizarea dezideratului expus mai sust este condiţiunea însăşi a existenţei unui corp organizat. Dar dacă autoritatea se sprijină pe disciplină iar disciplina este cimentul care face din unitatea constituită o forţă, suportul moral, convingerea este pentru toată lumea şi mai ales pentru conducătorul de oameni nervul motor.

E posibil ca între cei chemaţi să conducă ostaşi, să existe unii care să facă din meseria armelor un expedient, un mijloc de asigurarea existenţei sau drumul spre o poziţiune socială, dar aceştia trebuie să rămână uscăturile pădurii. Pentru un ofiţer, conştient de menirea lui, meseria armelor este un nobil şi constant spirit de datorie şi sacrificiu, este un misionarism, poate cel mai eficace, este onoarea de a asigura patriei şi concetăţenilor calea spre prosperitate în timp de pace, este greaua şi bărbătească sarcină de a fi, în vremuri turburi, stânca de granit, nealterată de nici o intemperie, inflexibilă.

Conştient de datorie, în sfera activităţei sale, fiecare convins va fi un pion, un pas către victorie. Consultând istoria, ofiţerul îşi va da seama că pacea este un ideal dar niciodată omenirea nu va trăi fără războiu. Tendinţele de organizare a societăţei internaţionale au rămas în domeniul ideilor frumoase dar irealizabile. Lupta pentru consolidarea păcei rămâne cristalizată în dictonul roman: „Si vis pacem"...

El va înţelege astfel că scopul principal al activităţei sale trebuie să fie numai pregătirea de războiu continuă şi cât mai complectă. In tinereţe când mintea are încă elasticitatea necesară pentru a învăţa şi asimila lucruri noi, ofiţerul îşi va desăvârşi documentaţia, preparaţia necesară ca rodul să fie sănătos în toamna vieţei când el va fi chemat să dea şi altora.

Opera va reuşi şi rezultatele vor fi remarcabile dacă cel căruia îi revine această sarcină posedă în afară de calităţile deja menţionate, suficient spirit de iniţiativă, curaj al răspunderii şi toate acele daruri naturale ale minţii şi inimii al căror complex se numeşte caracter.

Problema merită a fi studiată, bine pusă la punct şi toate consecinţele evaluate la adevărata lor valoare.

Strivită, sângerată de un adversar viguros, părăsită şi trădată de singurul aliat apropiat, România de ieri a găsit în rezervorul forţelor sale morale curajul şi răbdarea care i-au permis să-şi urmeze propriul destin independent de mirajul fantomatic şi ademenitor ce învolbura stepele ruseşti.

Inălţată prin marile suferinţe, hotărâtă şi galvanizată în voinţa de a fi, această Românie n'a aşteptat decât momentul spre a se arunca din nou în luptă pentru marea sa cauză.

Renăscuse din propria sa cenuse.

Nimeni nu ştie ziua şi ceasul când destinul va cere ca sacrificiul să fie reînoit.

Dar sufletul României de azi nu este acel care era al României de eri.

Omogenitatea sufletească e pe cale de a fi realizată; datoria fiecăruia este de a ajuta ca această realizare să se împlinească.

Religia trecutului său de sbucium şi credinţa în viitor aveau, pentru generaţia dinainte de războiu, energia magică a unui simbol.

Pe scurt, România de ieri avea o populaţie care îi aparţinea corp şi suflet, capabilă în orice moment de jertfă şi întotdeauna gata să o facă.

Desigur, adevăraţii fii ai acestei ţări nu şi-au pierdut nici noblеţa sufletească şi nici virtuţile ancestrale. Şi e probabil că toţi cetăţenii vor şti să-şi facă datoria cu demnitate şi loialitate.

Războiul viitor va întrebuinţa însă, ca armă pe o scară de proporţiuni necunoscute, factorul moral (sub forma propagandei subversive, defetismul, etc.).

Rezistenţa morală va fi foarte încercată. Ea se va resimţi şi uza sau nu după cum va fi formată încă de azi. FULMEN

Episoade din marina noastră comercială

Moş Delamare a ţinut în seara de 29 Ianuarie 1934 o conferinţă la radio cu subiectul de mai jos, pe care o publicăm şi în revistă. pentruca faptele şi calităţile marinarilor noştri să poată fi cunoscute şi de cei ce nu au avut putinţa a le auzi prin radio.

*

Românul în modestia lui, — spunea odată d. profesor Ţiţeica — atunci când vorbeşte de ce are el mai drag şi mai apropiat, zice: *„căsuţa mea, căişorii mei, oiţele mele, copilaşii mei, nevestica mea"*.

Deşi diminutivele ar fi simbolul drăgălăşiei şi al mângâerii, totuşi ele dovedesc în cazul nostru ceva mai mult decât modestie: o scădere, o micşorare, o auto-depreciere care ne-a costat mult. Tot ce era *străin* sau cu *certificat străin* s'a pus mai presus de ce era băştinaş, care inspira în cazul cel mai bun *îndoiala*.

Conformându-ne obiceiului pământului şi atunci când fu vorba de marinarii noştrii, le-am zis *flotilaşi*, fiind convinşi că nu numai plugarii şi ciobanii noştri, deveniţi navigatori, ci chiar pescarii şi plutaşii, nu se pot apropia nici la vârful degetului mic al marinarilor greci, dalmatini, italieni, etc.

Deşi nu s'ar fi căzut ca un *marinar* să facă astăseară dovada că dese-ori noi românii poate chiar am întrecut pe străini, totuşi sunt recunoscător societăţii de radio-difusiune pentru faptul că invitând în faţa microfonului un moş al mării ca să răscolească desagul cu amintiri din al lui sau al altor plin de grele încercări trecute, a împlinit dorinţa multora cu dragoste de mare, dar mai ales de ţară.

Inainte însă de a scoate ceva din el, să-mi fie îngăduit a face o mărturisire şi a o întări cu un *certificat de... navigaţie*.

Prima condiţie pe care trebue să o îndeplinească un marinar este să fie... *marinar*, adică un excelent manevrier şi un încercat navigator, într'un cuvânt să *navige* sau să fi *navigat*, — altmintreli e marinar de operetă, cu gâtul alb.

Din acest punct de vedere chiar când marina noastră se reducea la veteranul de azi bric *„Mircea"* şi răposatul crucişetor *„Elisabeta"*, marinarii noştri s'au făcut cunoscuţi nu numai în Marea Neagră şi Mediterana, ci şi dincolo de Gibraltar până în fundul Balticei. De atunci, de sute de ori navele noastre de comerţ au trecut Atlanticul, făcând traficul între cele două Americi şi Europa, au străbătut Oceanul Indian până'n cel Pacific.

Dacă cercetăm statisticele vom vedea că 95% din comandanţii şi ofiţerii noştri sunt *munteni* şi doar 5% de pe maluri de apă.

Cum s'au prezintat aceşti munteni dela un capăt la celălalt al

lumii ? Vă voi aduce şi *certificatul* de mare valoare, odată ce este străin, şi mai ales englez.

Cu prilejul numirei unui comandant Român pe un vas Românesc care avusese până atunci echipaj englezesc, societatea de asigurare engleză nu a acceptat să mai asigure vasul, ne având încredere în cel propus, deşi era comandor din marina noastră regală.

Cum întâmplător acesta fusese mai înainte comandant la S.M.R. s'a intervenit la Londra să se cerceteze cum e calificat în registrele *Lloydului.*

Această mare şi puternică societate ţine un registru cu numele tuturor *masterilor,* al căpitanilor de lungă cursă şi cabotaj. Pe cei care fac vre-o boroboaţă îi trece într'o *carte neagră.* Vai de acel nefericit : nu-l mai angajează nici un armator ; vasul pe care ar fi nu-l mai încarcă nimeni, iar societăţile de asigurare îi refuză orice primă !

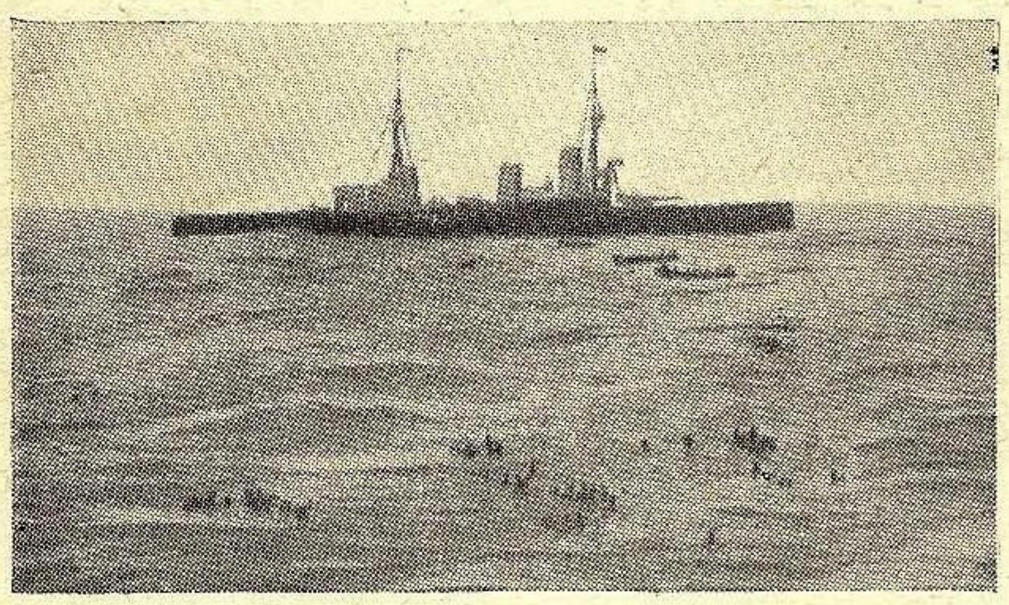
Cei însă care în decurs de cinci ani nu au avut nici un accident sau între timp s'au distins printr'o faptă eroică de salvare, sunt trecuţi într'o *carte albă.*

Ei bine : *cercetându-se în ce carte se află acei comandor al nostru, s'a descoperit că TOŢI CĂPITANII NOŞTRI, — repet TOŢI sunt trecuţi în CARTEA ALBĂ a Lloydului englez !*

Şi acum... la întâmplare câteva episoade autentice care să scoată la iveală înaltele însuşiri marinăreşti, însuşiri cari după scriitorul *Barral* sunt : *sânge rece, abnegaţie, suflet drept şi inimă largă.*

*

Incep cu o dovadă de *caritate creştină,* de iubire a aproapelui împinsă până la jertfirea proprie pentru salvarea semenilor, indiferent de naţionalitate, aşa cum a înţeles Mântuitorul când a răspuns cu parabola Samariteanului la întrebarea : „cine este aproapele meu ?"



Când văzduhul e străbătut de undele nevăzute care poartă disperatul strigăt...———... S.O.S. salvaţi-ne,— sau de urletele zguduitoare ale sirenei de alarmă, — marinarul care aleargă cu toată viteza spre locul sinistrului în ajutorul celor ameninţaţi să fie înghiţiţi dintr'o clipă într'alta de urgia valurilor, nu întreabă mai întâi *de ce naţie* sau *de ce religie* este cel care se 'neacă.

Regret că televiziunea nu s'a răspândit încă, spre a vă retransmite o splendidă fotografie, şi în care aţi fi avut prilejul să vedeţi bărcile de salvare dela crucişetoarele engleze culegând pe supravieţuitorii crucişetoarelor germane scufundate la Falkland [1]).

Pe o furtună din cele obişnuite în vestitul golf al Biscaei, cargobotul nostru *„Iaşi"* comandat de căpitanul pe atunci, azi comandorul Dumitriu, înainta cu greu de mai multe zile. Când după socoteli mai era o zi de mers până la Ouessant, dela care se pătrundea în Marea Mânecii, se zăreşte o corabie cu pânzele sfâşiate, cu apa trecută de copastie, cu marinarii căţăraţi pe fringhiile frânturilor de catarg, făcând semnale de ajutor.

Comandantul nostru, după ce ridică semnalul că i-a zărit pe cei în primejdie, îndreptează vaporul spre epava plutitoare şi porunceşte pregătirea bărcii de salvare. Luptă mare între marinarii noştri, care să facă parte din armamentul bărcii, care să înfrunte valurile, care să-şi expue viaţa pentru a salva pe aceia a unor necunoscuţi. Până şi fochiştii liberi dela căldări cer această onoare.
Comandantul alese cinci oameni şi un ofiţer din cei mai tineri şi cei neînsuraţi, — care săriră în barcă, făcându-şi cruce.

Scoica de lemn e lăsată la apă, braţe vânjoase trag la rame. Pe bord ochii celor rămaşi urmăresc dansul săltăreţ al coajei de nucă, ce părea a fi înghiţită în fiecare clipă.

Ajung în fine, o parâmă li se aruncă şi unul câte unul, naufragiaţii se urcă 'n barcă, nu fără peripeţii. După cel din urmă reîncepe lopătarea spre *„Iaşi"*, unde salvaţi şi salvatori sunt primiţi cu urale, îmbrăţişări.

In clipa însă când barca urma să se ridice la post, dinspre corabie se aude un lătrat. Marinarii francezi, — căci franţuzească era corabia, — doar că nu plângeau de soarta credinciosului animal uitat, dar... ce se mai putea face ?

Marinarii noştri socotesc altfel însă şi fără a mai aştepta ordinele comandantului, *sar în barcă* cei cari priviseră îngrijoraţi şi cu jind la camarazii lor mai norocoşi, sar cei însuraţi şi lăsaţi în rezervă. Ca să nu lungesc vorba... fu salvat şi câinele *„Fidel"* care a rămas pe *„Iaşi"* şi după debarcarea francezilor.

Cinci marinari Români, însuraţi, spre uimirea chiar a marinarilor francezi, şi-au primejduit cu cel mai înflăcărat avânt viaţa lor, pentru a salva pe aceea a unui *câine* de pe o corabie străină. Ceva mai sublim poate fi ?

*

Un alt episod, un alt gest înflorit cu mult talent de prietenul meu, cunoscutul scriitor şi povestitor, d. Mihail Negru din care se vede curajul şi grija de a nu ştirbi cu nimic cinstea de a fi marinar român pe care o au marinarii echipajelor noastre, a fost publicat în Revista noastră No. 10 din Oct. 1933 pag. 210 sub titlul *„O poveste marinărească pe care trebuia s'o scrie altcineva".*

*

Dar *sângele rece,* care îmbărbătează oamenii şi pasagerii, goneşte panica şi dă încredere tuturor ?

Pe un vas încărcat cu petrol şi benzină, un om din echipaj, cu părul vâlvoi şi aprins la faţă, aleargă abia sufland, — e lung drumult dela pupa la comandă, — şi cu desnădăjduit glas strigă, oprindu-se în faţa căpitanului :

— FOC !

Echipajul întreg rămâne încremenit, cu ochii la comandant. Acesta, foarte calm, ca şi cum timonierul l'ar fi vestit că s'a servit masa, întreabă :

— *Unde !*

— La căldări, domnule comandant.

— Dacă n'o fi la căldări foc, unde vrei să fie ? N'ar mai merge vaporul, — ripostează comandantul zâmbind, pe când mâna dreaptă prinde mânerul sirenei, care începe să răsune des şi scurt, pentru ca fiecare să treacă în linişte la posturi, — ghiordele, nisip, stingătoare, etc.

*

Altă întâmplare imediat după război, pe la sfârşitul lui Noembre în Marea Neagră.

[1]) Fotografia menţionată e cea de mai sus.

Dacă aliaţii nu ar fi triumfat pe mare, nu ar fi existat nici un fel de operaţie pe uscat care să-i salveze.

(George Loyd)

Pe o noapte întunecoasă, cu vânt şi valuri, un pasager de al nostru venea dinspre Stambul spre Constanţa.

Ofiţerul de cart, cu căciulă de dorobanţ pe cap, cu o şubă lăţoasă pe spinare, se plimba dela un capăt la altul al comenzii, cu ochii căutând a sfredeli întunerecul şi a descoperi minele care, scăpate din barajele nedragate încă, rătăceau pe mare. Comandantul în cabina de navigaţie aţipind epureşte cu coatele pe masa hărţilor, gata a sări la orice chemare.

Deodată un tropăit pe punte. Comandantul sare afară şi găseşte pe rebegitul ofiţer cu capul gol, cu blana aruncată jos şi ştergându-şi fruntea de sudoare.

— Ce s'a întâmplat ?

— O mină — abia răspunde interpelatul.

— Unde ?

— La pupa, am ocolit-o.

— Dacă am ocolit-o de ce m'ai mai deranjat ? Inţeleg la cele care vin, dar la cele pe care le-am trecut cu dibăcia d-tale, nu-i nevoe, — reproşează comandantul cu ton jovial, ca şi cum nu ar fi fost vorba de o mină, întâlnită în bezna nopţii, pe mare cu valuri !

*

Şi fiindcă veni vorba de alarme, ascultaţi un episod hazliu. Din el veţi deduce şi simplitatea acestor eroi.

Vaporul *„Iaşi"* în drum spre Roterdam, se găsea în vederea coastei de Nord a Africei, presărată cu faruri. Printre altele unul sclipea la vârful capului *„de Garde"*, la apariţia căruia comandantul dăduse instrucţiuni să fie anunţat.

Trecut de miezul nopţii întunerecul fu sfâşiat de trei luciri scurte : apăruse farul ! Ofiţerul de cart trimite pe timonierul liber să vestească pe comandant :

— S'a văzut farul *de Garde,* ţii minte ? Gard, uluci !

— Ţiu minte domnule ofiţer.

După câteva clipe scara ce duce la comandă dudue sub paşii comandantului, care, în papuci, cu capul gol şi gâfâind întreabă :

— Ce e domnule ? Ce s'a întâmplat ? Ai manevrat ?

— Nu s'a întâmplat nimic, — răspunde ofiţerul mirat.

— N'ai trimes d-ta timonierul să mă anunţe...

— Da, aşa cum aţi ordonat, că a apărut *farul de Garde.*

— Asta fu ? isbucni în râs comandantul, după ce ochii i se obişnuiră cu întunerecul. Nebunul cela mi-a spus :

„Sculaţi domnule Comandant *că se văd ulucile de la far !*

Vă închipuiţi spaima comandantului ; se vedea aruncat pe stâncile dela picioarele ulucilor farului *de Garde.*

*

Desaga foşneşte de multe alte episoade ce vin năvalnic spre gură, — dar timpul fiind limitat, le lăsăm pe altă dată. Ca încheere voi povesti încă unul din care să se vadă înaltul patriotism combinat cu diplomaţie al marinarilor noştri de pe vapoarele de pasageri care în timpul războiului de întregire a neamului au luptat sub pavilion rus ca crucişetoare auxiliare.

Când bolşevismul a pătruns în flota rusă, marinarii noştri, oameni simpli dela ţară, au prins că bolşevicii intenţionează a-i debarca de pe vasele lor dragi, spre a-i înlocui cu ruşi înroşiţi.

Pentru ca o asemenea nelegiuire să nu se întâmple, s'au sfătuit ai noştrii şi conform zicalei că „până ce treci puntea, fă-te frate chiar cu necuratul" s'au hotărât să se prefacă şi ei în bolşevici.

Zis şi făcut. Când comisarii poporului se prezintară la bord cu noile echipaje, aflară cu surprindere şi mare bucurie şi că burjuii de români s'au înroşit, au chiar comitete în regulă. In faţa acestei situaţii dădură vasele în primirea comitetelor româneşti, mulţumindu-se a aresta şi debarca doar pe ofiţeri.

La plecare însă observară ceva care scăpase din vedere proaspeţilor bolşevici români : pe pereţi tronau încă portretele Majestăţilor Lor şi actele de botez cu înaltele Lor semnături.

— *La mare cu ele !* — porunceşte unul dintre comisari.

— Ba mai bine să le facem *talpă de ghete,* tovarăşi, — propune preşedintele comitetului românesc.

— Haraşo, tovarăşi !

Şi astfel vasele au rămas sub îngrijirea echipajelor noastre, schimbându-se doar pavilionul, din cel rusesc cu crucea Sf. Andrei, în cel roş bolşevic.

Iar când veni vremea ca, navele noastre să pornească spre ţara lor, ca fiind ale statului, deci ale poporului, — comitetele româneşti, fioroasele comitete cerură ca o ultimă favoare să li se dea pe mână ofiţerii închişi la uscat, ca să-i ducă în ţară *spânzuraţi la catarge.*

Un alt „haraşo" şi cererea le fu împlinită, ofiţerii fură readuşi, fiecare pe vasul său.

Cu toată viteza, — nici odată dela lansare n'a fost tăiat luciul apei cu asemenea viteză, — s'au depărtat cele patru pasagere de Sevastopol, îndreptându-se spre Sulina.

Vă închipuiţi spaima Sulinoţilor când paznicul farului anunţă apariţia unei escadre, care numai românească nu se bănuia a fi. Dar spaima se prefăcu repede în uimire când ochianele zăriră spânzurând la catarge, la vergi... nu trupurile ofiţerilor, ci *cele mai mari pavilioane româneşti care au fost găsite ori au fost croite la bord.*

Aşa au intrat falnicele pasagere pe canalul cetăţii Europolis, cu ofiţerii la posturile lor de comandă şi onoare, cu *portretele Majestăţilor Lor,* ICOANE SCUMPE ORI CĂRUI ROMÂN, la locul lor de slavă; românii noştri le păstrase ascunse cu riscul vieţii,— *ce e viaţa ?* — aşa cum păstrau strămoşii noştri creştini sfânta ostie, pe vremea persecuţiilor.

Unul din ofiţeri de bucurie şi emoţie a înebunit la comandă şi s'a aruncat în Dunăre. A fost singura notă tristă în mijlocul uralelor, strigătelor de „Trăiască România !" şi îmbrăţişărilor, după acostare.

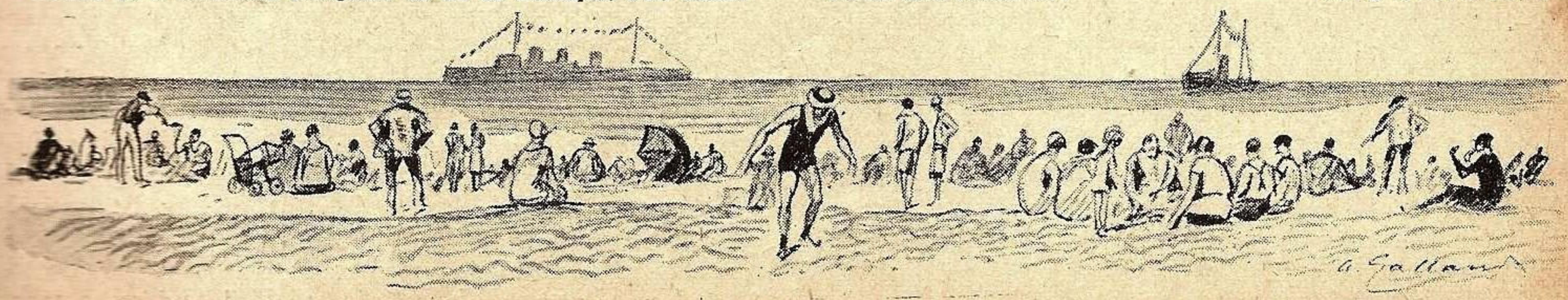
*

Din cele câteva schiţe v'aţi putut convinge, cei care poate încă nu ştiaţi, nu numai că românul nostru e şi *marinar* dar şi *ce fel* de marinar este ; că formula cercetaşilor marinari *„pe apă ca şi pe uscat"* se aplică şi de marinarii noştri ; că românul nostru e bun la orice, e *neîntrecut* chiar.

Trebue să recunoaştem deci că nu sunt *flottaşi,* ci *marinari desăvârşiţi,* apreciaţi chiar de străini. Sunt căpitani români pe vase belgiene, olandeze, argentiniene, secunzi pe cele engleze şi franceze, căpitani de baleniere prin Alaska, — numai noi întrebăm,— autentic, — cum trec vasele noastre Gibraltarul şi de unde iau pilot grecesc !

Aveţi încredere în marinarii noştri, fiţi mândri de ei, — ca de tot ce este românesc !

MOŞ DELAMARE



LITERATURĂ

Stegarul lui „Kogălniceanu"

Iarnă grea, cum n'a mai fost de mult. Pământul acoperit de zăpadă, drumurile întroenite. Dar ori cum ar fi vremea, obiceiurile din bătrâni nu se părăsesc.

Intr'un sat din Moldova, în casa unuia din fruntaşi, s'au adunat flăcăi cu bradul şi fete ca bujorul la şezătoare. Mâinile lor aleargă pe ţesături frumoase, ochii, bată-i focul, clipesc întrebători, iar gurile, cireşe pârguite, mai mult râd de cât vorbesc.

Dar nici bătrânii nu se dau bătuţi. Nu se amestecă ei cu tinerii, — dar în altă odaie stau cu lulele la gură şi deapănă trecutul.

— Ia mai spune-ne, bade Croitoru, de ale tale de pe vapor, că de mult nu ne-ai mai povestit nimic, — stăruia moş Sava, gazda.

— Ce să vă mai înşir măi, că şi sacul marinarului are fund, nu mai am ce scoate din el.

Dar uite, am să vă fac pe plac. Am să vă povestesc ceva acum care-mi vine în minte privind la steagul ce l'a înfipt nea Niţă cârciumarul, ca semn că a adus vin straşnic dela Cotnari, acu de sărbători.

Trase un fum, tuşi de vre-o două ori şi începu :

— Măi camarazi, bine zice rumânul „să te ferească Dumnezeu de năpastă !" Vine aşa odată pe capul omului, de te mână să-ţi faci de seamă !

La noi la vapor...

— Pe *„Kogălniceanu"*, nu ? — întrerupse badea Sava.

— Da mă, că pe el am făcut eu războiul, eram ordonanţa lu domnu comandant, Dumnezeu să-l ţie, pe unde o mai fi acum.

— Iar ai început cu comandantul tău ? Ori ţi-a tras vreo chelfăneală de tot îl pomeneşti ?

— Ce chelfăneală mă, că era pâinea lui Dumnezeu. La noi pe monitor n'avea voe nimeni să se atingă de vre-un om.

— Şi mergea treaba fără bătae ?

— Mergea, că ne fermecase pe toţi, săream ca iepurii când se auzea glasul lui, care pe cât era de blând când ne vorbea, pe atâta tuna când se 'ngroşa gluma.

Da... să nu uităm vorba cu năpasta...

— Intr'o zi s'a svonit la noi în cazarmă că *un sergent Georgescu* ar fi fost prins că fuma tocmai când se ridica pavilionul.

— Da ce-i ăla *pavilion*, mă Croitorule ?

— *Steagul* mă, *drapelul*, care-l poartă orice vapor, ca să se ştie de ce naţie este.

— Păi ce e dacă a fumat ?

— La vapoarele de război pavilionul se ridică la opt dimineaţa şi la apusul soarelui cu onoruri, la fel ca la voi, la uscat când se aduce drapelul din odaia colonelului în faţa frontului cu onoruri. Toată lumea de pe punte, chiar de ar fi şi Vodă, se descoperă şi stă smirnă cât timp se dă onorul, când timonierul ridică pavilionul uşor, încet, frumos.

La voi se fumează când se dă onorul la drapel ?

Eh ! de sergent se zicea că fumase. Şi cum tovarăşii ruşi de la canonierele care lucrau cu noi începuse să se facă bolşevici, — nu era uşor pentru Georgescu săracu,— că aşa îl chema pe sergent, — să fie bănuit că se dase cu ei.

— Da era adevărat mă ?

— Erea şi nu erea. El spunea că lucra şi fuma în partea cealaltă a monitorului şi când a băgat de seamă că se ridică pavilionul, a aruncat ţigara'n Dunăre, s'a descoperit şi a stat drepţi !

Dar, nenorocul lui, tocmai când eşea fumul pe gură,— că l'a ţinut el cât la ţinut — l'a văzut ofiţerul de serviciu.

— Şi l'a împuşcat ?

— Cine, ofiţerul ? Nu, da l-a raportat.

Căpitanul a făcut anchetă şi i-a spus comandantului cum a stat toată pricina. Dar ofiţerul ce-l văzuse, nu şi nu, să-l bage în curtea marţială, ca să ia pedeapsă *iximplară*.

L'am văzut eu pe comandant în multe împrejurări, mă, dar ca atunci niciodată.

Se plimba prin cabina lui ca un urs, bea la cafea ca un turc şi trăgea din ţigare ca un şarpe. Am şi uitat câte cafele i-am făcut. Se tot gândea să vede cum să'mpace capra cu varza.

Iar Georgescu sta cu capul în palme, nu mai mânca, doar apă bea şi când mă vedea pe mine mă întreba: „Ei, când mă ridică ?"

După două zile de fierbere, numai aud că la ceasurile 10 să fie toată lumea la front. Acum era acum ! După ce s'a făcut apelul, apare şi comandantul. Un pumn de om acolo, cu privirea aşa parcă zbura peste noi, în alte zări. Era adus niţel de spate, dar când se'nflăcăra şi ne vorbea cu ochii pe jumătate închişi, ni se părea un uriaş

Parcă-l văd ca acum, în mijlocul nostru şi începând cu glas domol :

— Băeţi ! de obiceiu vă spun cum mai merge cu războiul la noi şi pe alte fronturi.

Azi însă.... ar fi fost mai bine să fiu scutit de ziua de azi ! Dacă ar fi venit cineva şi mi-ar fi spus că fratele meu a omorât pe mama, poate tot aşi fi crezut, dar ca să mi se spue că pe bordul monitorului meu, un om de ai meu, un sergent, şi-ar fi îngăduit să fumeze când se înalţa mândrul nostru pavilion, la care mă rog la Dumnezeu să vedem aninată crucea lui Mihai Viteazul, — *uite asta nu mi-aşi fi putut închipui niciodată !*

Uite, acum când mă gândesc, mă cutremur tot şi zic nu, nu, nu se poate ca un român, — afară numai, dacă nu-i nebun, — să fi putut aduce aci la bord o atât de mare ocară pavilionului şi omul acela să mai trăiască încă, să nu-l fi trăsnit Dumnezeu pe loc, să nu fi sărit singur în apă, sau să nu fi căzut în genunchi înaintea celor trei culori şi bătându-se cu capul de puntea cuirasată să nu-i fi cerut cu lacrimi de sânge ertare !

„Ştiti voi ce e pavilionul, ce e drapelul ?

— In toate marinele din lume, la posturile de luptă sunt numiţi la pavilion câte doi-trei timonieri de rezervă, cu câte un pavilion naţional sub flanelă. Dacă vre-un obuz ori glonţ a rupt saula ori bastonul pavilionului, şi acesta cade, se înalţă numaidecât un altul la baston ori la o cange, o sondă. E ucis primul timonier ? Un altul îi ia locul, şi dacă nu mai găseşte la ce ridica pavilionul, îl ţine cu braţele desfăşurat la vânt, să-l vadă inamicul. Cade şi al doilea ? Altul sare în loc.

De ce ? Pentru-că vasul care scoboară pavilionul, vasul care în timpul luptei rămâne fără pavilion, e soco-

tit ca scos din luptă, ca predat. *Şi în marină nu există predare : ori victorioşi, ori la fund cu toţii !* Pavilionul sus e semnul că pe bord, dela comandant până la ultimul marinar toţi sunt viteji hotărâţi să moară pentru el, în jurul lui.

Ca să înţelege-ţi şi mai bine sfinţenia pavilionului şi legătura dintre el şi ţară, — să vă mai dau o pildă.

Ştiţi cu toţii ce e *apa*. O vedeţi aci în Dunăre, curgând încet la vale, o găsiţi în puţuri, cişmele, în râurile ce vă udă satele, în lacuri, în şanţuri. Vă e sete ? Cu apă vă o astâmpăraţi. Sunteţi murdari? Din aceaşi apă şi aceaşi găleată vă spălaţi. Ne trebue aburi la maşină ? Pompaţi apă la căldări şi focul o preschimbă în aburi. Tot cu apă îţi speli efectele murdare, cu apă se pun morile în mişcare. Apa, lăsată de Dumnezeu la atâtea şi atâtea, şi dacă vrei să o păstrezi, se'mpute.

Dacă însă din apa asta iei o găleată, un castron, mai chemi şi preotul ca în odăjdii şi patrafir să înalţe o rugă ferbinte Celui-de-Sus şi să binecuvinteze apa cu de trei ori : „sfinţească-se apa aceasta" de o dată, prin o minune cerească pe care mintea omului nu şi-o poate lămuri, *apa, prin sfinţire devine aghiazmă !*

E tot apă, dar e sfinţită, o păstrezi în sticlă curată, după icoană, nu guşti din ea decât pe nemâncate, după ce faci o cruce, şi ori cât timp ai păstra-o nu se strică, fiindcă e *sfinţită*.

Acelaşi lucru şi cu pavilionul. Vrea nevasta unuia să poarte tulpan roşu ? Se duce la târg, îşi cumpără şi-l poartă ! Vrea fata altuia să-şi facă şorţ galben ? Se duce tot la acelaş negustor, îl cumpără şi-l poartă până-l rupe, până ce face din el otrepe. Vrea sora altuia să joace în horă cu fustă albastră ? Tot de acolo îşi ia şi-şi croeşte.

Dar dacă dela acelaş negustor, din acelaş raft, din acelaş val de stambă, stofă ori mătase, cumpără cine-va trei bucăţi, câte una din fiecare culoare şi le coase la rând... de odată tulpanele, stofa, stamba, *mătasea din prăvălia ovreiului, adusă din Anglia ori Germania, se preface IN STEAG ROMÂNESC,* îl pui la casă la zile mari, îl ridici la primărie. Iar de-i bătut la un băţ mai lung, cu vultur sus şi mai aşterni pe galben marca Ţărei, devine drapelul de răsboi, după care mii de viteji se avântă în foc, la moarte pentru Ţară !

La horă tragi tulpanul roş al fetei, când nu se lasă sărutată dintr'odată, — în şorţul galben mai pui şi oulele din coteţ ori boabele orătăniilor, ori mălaiu de mămăligă, cu fusta albastră te mai ştergi la nas, — dar *tricolorul*, făcut din aceeaş bucată cu tulpanul, şorţul ori fusta nebăgată în seamă, devine deodată tot atât de sfânt ca şi aghiasma şi a nu-l cinsti, a nu-l apăra, a nu sili şi pe alţii să-l cinstească, e tot una ca şi cum ai face cafea ori ceai cu sfânta aghiasmă !

Când zici pavilionul nostru, zici ţara noastră, Romănia noastră. De aceea cu smerenie trebue să ne uităm la el, să ne închinăm lui şi să-l avem în minte chiar când nu-l avem în faţă, cum avem în minte căsuţa noastră îndepărtată, pe ai noştri din ea, satul nostru ; *într'un colţ al pavilionului e şi satul nostru, cu căsuţa din el şi cu cei din ea !*

El e fala noastră, el e neamul nostru. El e pentru noi ceeace crucea e pentru creştin ! Căci după cum făcând numai semnul crucei şi zicând „piei satano" fuge de lângă creştin diavolul cu toate ispitele lui, — tot astfel numai apariţia drapelului face să dispară vrăşmaşul, — pier, se sting, se topesc puhoaele duşmane cotropitoare.

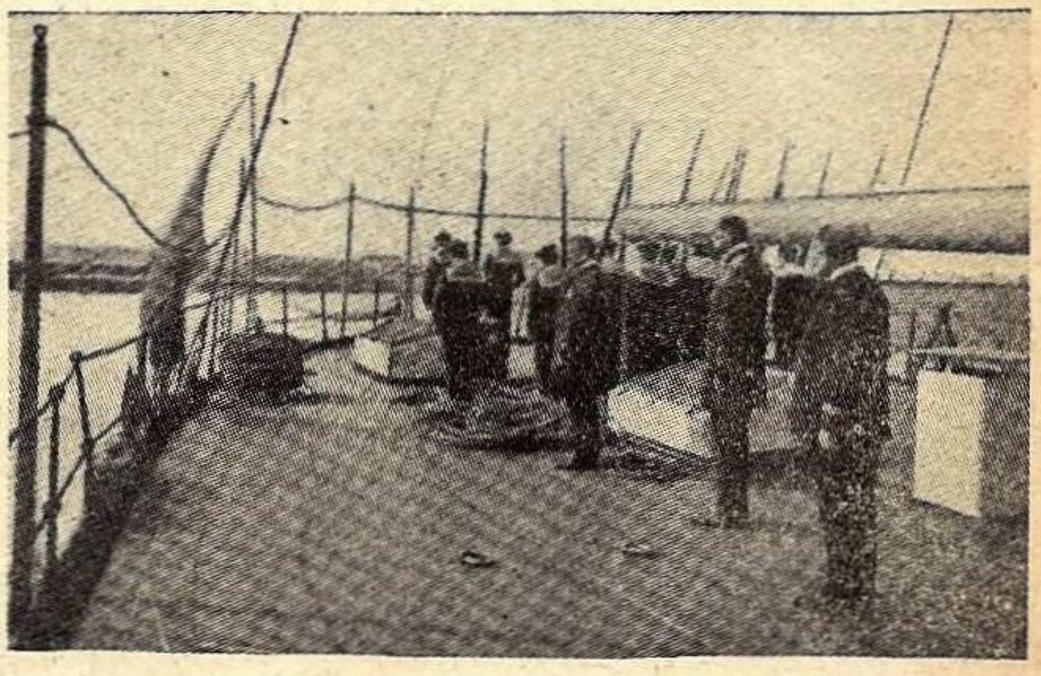
Şi pentru că sunt convins că voi toţi băeţii mei vedeţi pavilionul tot cum îl văd şi eu, — pentrucă vă cunosc de mult şi ştiu ce români de inimă sunteţi şi cât de mândri vă simţiţi că trăim la olaltă vremurile acestea mari pentru ţara noastră, pentru pavilionul nostru, vă întreb din nou : *pututu-s'a întâmpla la mine la bord o aşa neleguire ca cea care v'o spusei la început ?*

Şi pentru că mintea mea nu ştie ce să răspundă, las pe cel în pricină să răspundă singur, — şi nu nouă, ci *Celui-de-Sus şi pavilionului.*

De azi înainte şi până când mă voiu despărţi de monitor, la pavilionul căruia aşi dori să avem prilejul să-i anină crucea lui Mihai Viteazul, ordon :

„Sergentul Georgescu va fi stegarul monitorului. El şi numai el îl va ridica la 8 dimineaţa în port, la răsăritul soarelui în mers, îl va scobori la apusul soarelui, — adică ori de câte ori acest lucru se va face cu onoruri".

„In timpul luptei, lui îi încredinţez pavilionul, ca veşnic să fâlfâe sus".



Ridicarea pavilionului.

„Dacă in cugetul lui, în care noi nu putem pătrunde, nu se simte vinovat, — să considere această însărcinare ca o ONOARE, o cinste ; lui îi încredinţez onoarea vasului.

Dacă se simte vinovat, să o considere ca o PEDEAPSĂ de ispăşire şi prin dragostea, credinţa cu care va servi, să simtă ertarea că i se coboară în suflet.

Şi într'un caz şi altul am cugetul împăcat că nu fac o nedreptate şi mai am convingerea că pavilionul va fi păzit cu străşnicie !..

După un oftat mai lung, — luleaua i se stinsese, — Croitoru continuă.

— Măi, de şi siflea dăduse semnalul „liberi" am rămas toţi pe loc, afară de Georgescu, care aprins la faţă ca un rac, tremurând tot, dădu să se ia după comandant, cu mâinele întinse, de noi credeam că o să cadă la pământ. Secundul îl ţinu însă, şi el se îndreptă apoi spre pupa, se aşeză sub pavilion şi cu capul între mâini, se puse pe plâns, ca un copil. Intru târziu ne împrăştiarăm şi noi, îl luarăm cu greutate pe Georgescu jos în cazarmă şi începurăm a-l mângâia.

Când am intrat în cabină, ca de obiceiu fără să bat, l'am găsit pe comandant cu ochii roşii, iar în careu ofi-

ţerul care raportase era încântat că se dăduse sergentului O PEDEAPSĂ pe cât de mare pe atâta de aleasă.

Georgescu în schimb ne spunea nouă că de când e el militar nu se aştepta la o CINSTE mai mare : *să fie el stegarul monitorului !*

— Are să vadă d-l Comandant cum am să mă achit de cinstea asta mare, neasemănat de mare.

Şi aşa a şi fost băeţi ! Imi aduc aminte între altele, la 13 Iulie, ne încolţise o afurisită de baterie dela Tulcea, şi un obuz a picat drept în mijlocul monitorului nostru...

— Si s'a înecat monitorul ?

— Da de unde, că a ţinut moş Mihalache al nostru ! Doar s'a scofâlcit niţel puntea, că e cuirasată, ferecată şi câteva spărturi de obuz au ciupit, aşa ca să o înfloreascâ, turela dela pupa.

In afară de Georgescu, nu era ţipenie de om pe punte, toţi ascunşi ca sub ţeasta unei broaşte, care în turele, care în redută, care sub punte. Numai el săracul afară, strajă la pavilion, de care nu se putea nimeni lipi ! L'a păzit Dumnezeu, de nu l'a curăţat obuzul, că doar lângă el s'a spart ; dar el nu s'a clintit.

Şi mai târziu, când comandantul s'a despăriţt de noi, ca să ia o comandă mai mare, l'a chemat pe Georgescu şi i-a spus :

— „Ţie, Georgescule, îţi mulţumesc de credinţa cu care ai păzit pavilionul ; ia spune acum, a fost o pedeapsă ori cinste ?"

— *„Cinste, să trăiţi Domnule Comandant !"* I-a răspuns el răspicat.

Şi comandantul i-a strâns mâna, — că nu se ruşina să dea mâna cu noi !

Dar dovada cea mare că cinste a fost pentru el a dat-o mai târziu, la Chilia când venise nişte desmetici să ne bată capul ca să facem revoluţie şi să bombardăm Galaţii, — ei vezi că erau venetici din ţara rusească, le da mâna, — că şi armata e cu ei, şi aştepta semnalul nostru. Unii nici că au voit să audă de aşa nebunie, — dar le-a fost şi teamă să spue. Alţii s'au zăpăcit şi au dat mâna cu ei.

Când au venit însă şi la noi la monitor, Georgescu le-a spus-o neted că dacă nu îşi iau tălpăşiţa spre Moscova lor, el raportează, că lui nu-i e frică de nimeni. Nouă ce e drept ne era frică şi să dăm mâna cu ei şi să-i raportăm, dar Georgescu nu vrea să ştie : cu toate că l'a ameninţat strașnic, el s'a dus şi a raportat tot, *ca să scape marina şi pavilionul de o ruşine aşa de mare"*.

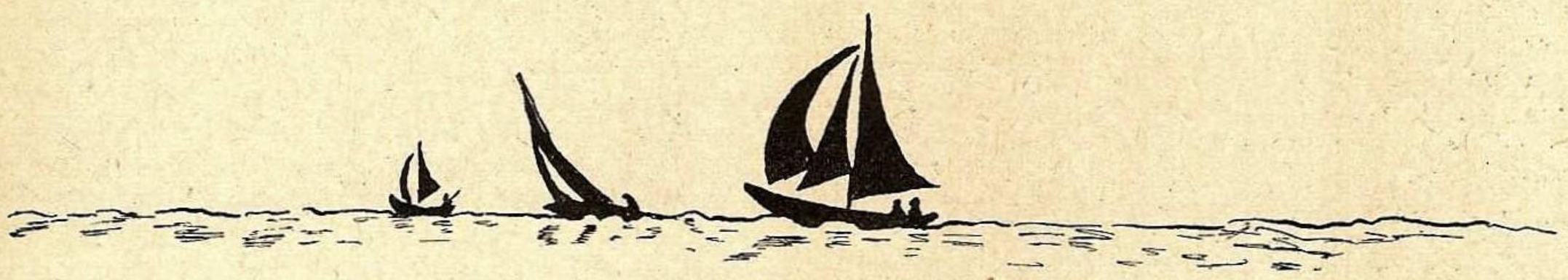
Cei ce venise au fugit, iar Georgescu, stegarul lui Kogâlniceanu, a fost avansat şi decorat, iar azi e om de omenie la casa lui.

Dar dacă îl dădea în judecată, cine ştie pe unde-i putrezea oasele, pe bună dreptate săracul !

De aia zisei : „Să te ferească Dumnezeu de năpastă !"

— Aşa măi, — încheie moş Sava, — dar şi de oameni fără suflet creştinesc !

p. conformitate
MOŞ DELAMARE



HERBERT WILLSON

DRAMELE MĂRII

CAP. III.

Sosirea. — O rază de lumină. — Un poem în Pacific.

Era timpul ca *Bounty* să atingă ţinta călătoriei, ancorând la ţărmul insulei Papéété, ţinut minunat pe care Bougainville şi Cook l'au supranumit Paradisul pământului.

Pe măsură ce ne apropiam de pământ, spune Bougainville, locuitorii insulei înconjurau corabia. Pirogele erau atât de numeroase în jurul navei încât după multă greutate abea am putut-o lega în mijlocul mulţimei şi al sgomotului.

Veneau toţi strigând *„toyo"* adică prieten şi dându-ne diferite dovezi de prietenie. Cereau cue şi cercei ; pirogele erau pline de femei, cu trăsături mai frumoase decât ale multor europene, iar în privinţa frumuseţei corpului le întreceau pe toate. Cea mai mare parte din aceste nimfe erau goale. Mai întâi începură să ne strige din pirogele lor de unde, cu toată naivitatea lor, păreau stânjenite ; fie că natura a înfrumuseţat pretutindeni sexul lor cu o nevinovată sfiiciune, fie că în ţara unde domneşte încă epoca de aur, femeile acestea par să nu vrea, ceiace doresc mai mult. Bărbaţii mai primitivi şi mai liberi, înaintară, silindu-ne să ne alegem câte o femee, s'o însoţim la uscat, arătându-ne prin gesturi ce mijloace trebuie să întrebuinţăm ca să-i facem cunoştinţă. Cu toate măsurile ce putusem lua, pe bord năvăli o fată tânără care se îndreptă spre provă, aşezându-se în faţa tambuchiului de d'asupra cabestanului. Deschizătura aceasta era făcută pentru ca aerul să pătrundă la cei care virau cabestanul. Tânăra fată lăsă să-i cadă pânza care o învelea, apărând în faţa tuturor, cum apăruse Venus înaintea păstorului frigian. Marinarii şi soldaţii se grăbeau să ajungă la tambuchi şi niciodată un cabestan nu a fost manevrat mai repede. Grija noastră era să potolim oamenii vrăjiţi să se stăpânească, dar tot atât de greu fu să ne stăpânim pe noi".

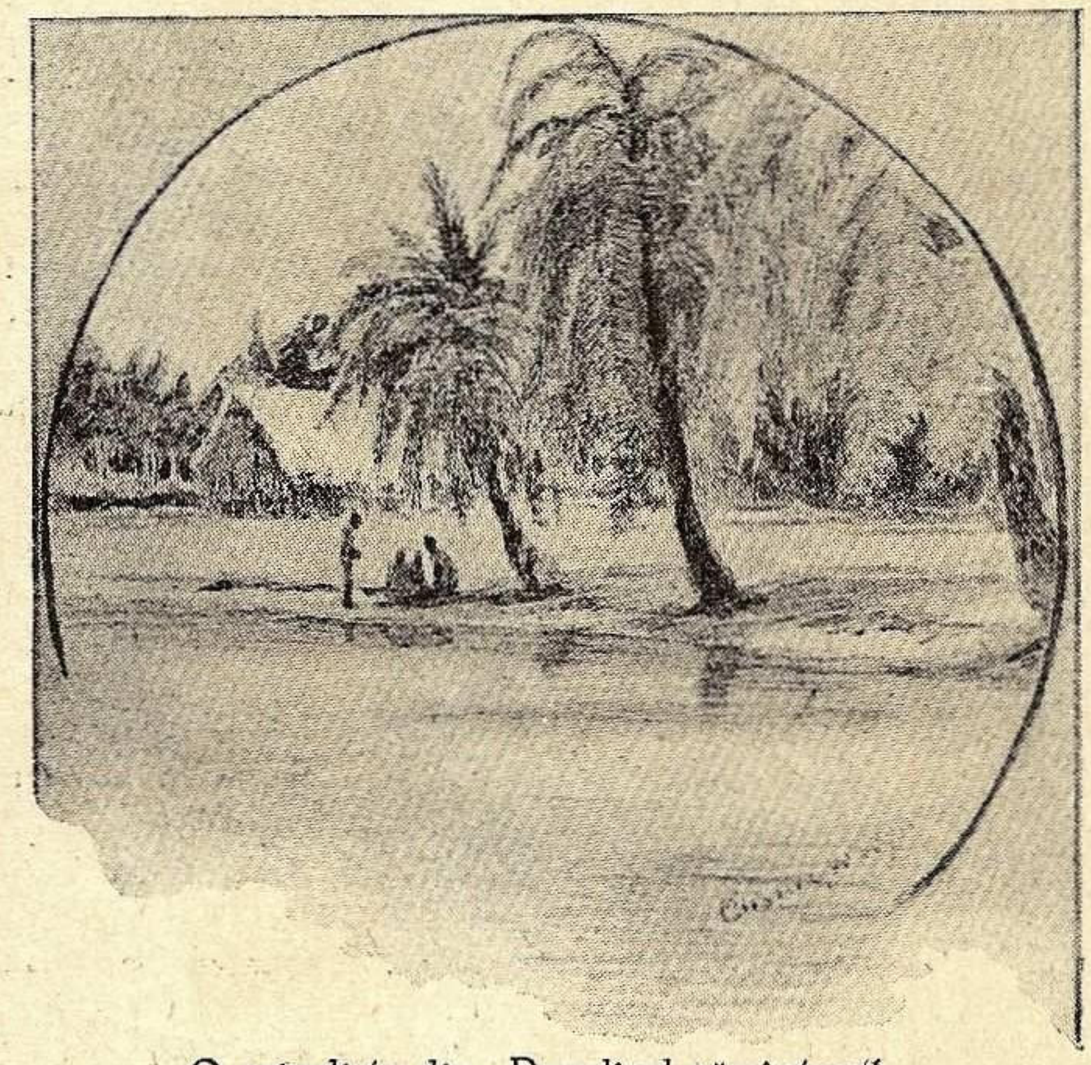
Acest tablou al sosirei descris de amiralul francez, este de o exactitate uimitoare, chiar sub realitate.

Până la înfiinţarea definitivă în insulele Societăţei a protectoratului francez, aceiaşi primire se făcea corăbiilor care treceau prin apropierea lor. Frumoasele Tahitiene le ieşeau înainte încununate cu flori, în piroge sau înot la strâmtori, năvălind adeseori pe bord, cu toată împotrivirea ofiţerilor, care se opuneau numai de formă.

Astăzi portul este supus unor reguli mai civilizate, însă ca şi odinioară, fiecare boschet, fiecare colţişor sau umbrar de prin văi, adăposteşte întotdeauna sute de naiade şi nimfe care atrag pe călători.

Aci avea să stea *Bounty* şase luni !

Insula cuprinde câmpii întinse străbătute de râuri limpezi, care urcă dela ţărmul mării smălţate de flori, răsucindu-se în spirale verzi, până'n mijlocul văilor. Printre pădurile de palmieri, cocotieri, tamarini, pini şi merişori de Cytere, care-şi împreună frunzişul, se asvârl, cu iuţeala unui torent ; pânzele de apă ce se isbesc spumegând de stâncile negre de granit şi bazalt, care le împiedică



O priveliste din „Paradisul pământesc"

trecerea ; lianele încărcate de flori agăţându-se de ramurile abanoşilor şi tulipierilor giganţi construesc poduri dela un mal la celălalt ; iar văgăunile prin care trec aceste râuri sunt acoperite cu flori de culoarea sângelui, fugere spinoase, trandafiri de China şi gardenii cu mirosuri pătrunzătoare.

Tahiti nu este numai o succesiune de văi fermecătoare, mărturie a unei inepuizabile rodnicii.

Dacă înaintaţi în minunata vale din Faatahua, pitorescul este mărit de frumuseţea peisagiului.

După două ore de umblet, vă aflaţi deodată în faţa unui zid de granit mai înalt de o sută cinzeci de metri, deasupra căruia se înalţă în plan înclinat la o înălţime uimitoare, muntele acoperit de vegetaţie. Din vârful muntelui isvorăşte o cascadă care atinge limita unde muntele devine zid de granit, se asvîrle în gol, săltând la cinci şease sute de metri mai jos pe un fund de stânci de bazalt, pe care le sapă neîncetat şi din mijlocul cărora iese transformată într'un râu care străbate liniştit valea.

Acolo cresc din belşug renumiţii meri de Cytera, cu fructe aurite, cu aromă incomparabilă, păduri de lămâi şi portocali, neexploatate de nimeni, ale căror fructe coapte rostogolindu-se pe povîrnişul colnicelor se strâng prin văi în grămezi imense, parfumând carnea porcilor sălbatici cari se hrănesc cu ele. Mai cresc şi plante cu frunzele în formă de evantai cu care indigenii îşi acopăr cuiburile ascunse în flori şi verdeaţă şi odu-baringtuia ale cărei fructe transformate în pastă se înmoae în apă şi răspândindu-se în mare, ameţeşte peştii care vin să respire la suprafaţă, gogavierul cu roade albe sau trandafirii după specie, manghierul, bananierul şi nenumărate specii de palmieri ; arborele de pâine care singur este mai folositor ca toate celelalte, fiindcă fructele lui coapte în cenuşe, dau un produs sănătos, făinos şi suculent care are gustul pâinei calde şi al cartofului. Şi printre toate astea, ananasii răsar din pământ printre fugere, amestecându-şi aroma cu al arbuştilor mirositori, lianelor şi plantelor agăţătoare, care oferă ochilor nuanţele celor mai delicate culori, iar mirosului nuanţele celor mai delicate parfumuri. La umbra acestei vegetaţii sunt aşezate *„casele"* indigenilor ; un simplu acoperiş învelit cu frunze, ajunge pentru a-i adăposti de ploae sau de soare. Tahitianul leneş şi visător, culcat în iarbă pe pantele înclinate ale văilor, trăeşte contemplând Oceanul, care spărgându-şi valurile sgomotoase de stânci, înconjură insula ca un brâu imens de spumă.

Apropiaţi-vă într'o zi de aceste adăposturi descoperite ; bărbaţii şi femeile trândăvesc nepăsători, sau fumează ţigări înfăşurate în foi de pandanus...

Fiind vremea siestei, stăpânul familiei ca să nu nesocotească legile ospitalităţei, abea binevoeşte să-ţi ofere un loc în faţa lui pe covorul de iarbă şi îţi întinde liniştit ţigara pentru a-ţi ura bun sosit. După ce ai tras de câteva ori din ţigară o dai din mână în mână până ajunge iar în mâinile şefului ; nimeni nu ţi-a spus nici un cuvânt, dar s'a terminat, te-au adoptat, faci parte deodată din familie şi nimeni nu te opreşte să nu rămâi pentru totdeauna.

Douăzeci şi patru de ceasuri după sosirea lui Bounty, toţi ofiţerii şi mateloţii găsise adăpost în casele de frunze şi bambu, căsătorindu-se după obiceiul ţinutului.

Insula întreagă era în sărbătoare, pretutindeni se frigeau porci sălbatici între pietrele înroşite la foc, peştii se marinau în zeama de lămâe, fetele pisau nucile de cocos şi piperul, ca să prepare *taïro* condiment obligatoriu la mesele Tahitienilor şi vinul de portocale fermentat din ajun în amfore de lemn, în forma pirogelor.

De câţiva ani în Tahiti nu mai staţionase nici o corabie europeană şi sosirea lui Bounty urma să fie sărbătorită printr'o *amurama,* care trebuia să ţie cinci sau şease zile şi la care luau parte toţi indigenii.

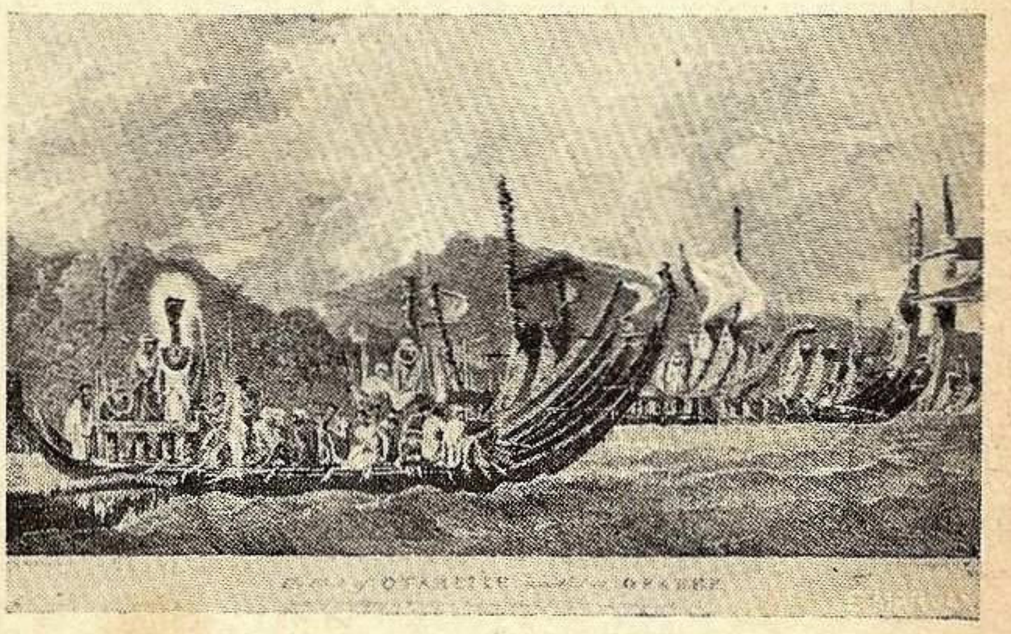
Timp de şease luni cât brikul rămase la adăpost, William Bligh, sclav al datoriei, nu părăsi bordul decât pentru plimbări scurte trăind cu amintirea femeii şi copiilor săi. Cristian uită ura în braţele frumoasei Mohé, fiică de sânge regal, care fusese izbită de înfăţişarea lui impunătoare.

Voi călăuzi cititorul prin această insulă minunată, unde am locuit mai mulţi ani, iniţiindu-l în vechile tradiţii şi ciudatele lor obiceiuri... iar când *Bounty* va ridica ancora voi urma povestirea.

CAP. IV.

Tahiti în antichitate. — Geneză. — Mitologie. — Legende antice.— Fecioarele Maraeşilor. — Viteazul Pomaré.

Tahiti a fost admirată mai ales pentru fertilitatea ei, temperatura ei statornică, frumuseţea vegetaţiei, şi viaţa lipsită de griji a băştinaşilor săi. Insula aceasta a atras atenţia geografilor şi etnografilor. Legendele extraordinare întâlnite pe pământul său amintesc vechile tradiţii ale Asiei, permiţându-ne să luminăm întunericul obârşiei ei



O ceremonie religioasă navală.

Pe când marinarii lui Bountty râd, cântă şi se odihnesc, iar frumoasele indigene îi încunună cu flori, vom încerca să răscolim trecutul spre a avea explicaţia prezentului.

Insula aceasta este ca un fragment de tablou antic, păstrat admirabil şi regăsit în era modernă. Dacă ascultăm poveştile, legendele şi cântecele Tahitienelor, dacă privim viaţa lor, felul cârmuirei, sacrificiile, credinţele, dragostea pentru elocinţă, nepăsarea caracterului, superstiţiile, avem impresia că într'un loc al vechei lumi viaţa omenească s'a oprit deodată, fără ca izvoarele să se sleiască definitiv... Herculanum, Pompei, Theba, Palmier sau Asgartha de pe malurile Gangelui, care au înviat deodată, se ridică, vorbesc, umblu, trăesc... cu ideile, obiceiurile şi moravurile de pe vremea lor.

Legendele şi tradiţiile ce le vom povesti, au fost păstrate cu mare greutate, aci ca pretutindeni, opera stupidă a civilizaţiei a încercat să suprime trecutul, fiindu-le uşor să dărâme Templele şi Maraeşii, să răscolească mormintele pentru a risipi urmele trecutului... In India încearcă să ardă cărţile sfinte, în Australia sfărâmă pietrele mormintelor şi statuile...

Oare când se va opri civilizaţia de a distruge tradiţiile omenirei ?

In povestirile genezei popoarele se văd semnele sigure care le leagă cu o grupare omenească sau alta. Vom vedea dacă geneza Australiană este o invenţie autochtonă sau un simplu ecou care să poată înrudi Polinezienii cu fraţii lor de alt continent.

Tradiţia aceasta ciudată va fi citită cu mult interes :

„La început nu exista nimic, decât zeul suprem JHOIHO. TAAROA locuia în spaţiu şi făcu întâi apele pe care le acoperi cu alge, iar zeul vieţei TANO începu să plutească la suprafaţă.

Taaroa, zeul suprem lăsă să cadă în mijlocul apelor oul primitiv *Rumia,* strălucitor ca soarele, care fu fecundat.

Oul rămase timp de nouă luni în elementul lichid şi fiind spart de puterea valurilor, din el ieşi cerul şi pământul.

Taaroa căsători princ'piul bărbătesc *Tano* cu principiul femeesc al zeiţei *Ina,* din care se născu *Oro,* zeul creator, care luni de zile pluti la suprafaţa adâncurilor.

El scoase din ape mari cantităţi de pământ şi stânci şi insula sfântă *Roiatea,* unde construi un *maraïs,* fiind primul care se închină lui *T'aaroa.*

Construind o pirogă în insula sfântă, străbătu întinsul apelor asvârlind în adâncuri sămânţa diferitelor specii de peşti.

Şi astfel apărură peşti cu solzi, alţii cu platoşe şi alţii care se ascund în găoace. Şi asta ţinu ani de zile până când oceanul se umplu cu peşti.

Inapoindu-se el din nou la Roïatea, sădi pe mal un cocotier pentru a-şi lega piroga, iar cocotierul făcu fructe minunate.

Construind în urmă o colibă, se odihni, iar după aceia începu să facă o plasă din frunze de cocotier şi undiţe din scoici.

Taaroa şi *Ina* dând naştere altui fiu numit *Tané,* acesta veni în Roïatea şi căutând pricină de ceartă fratelui său, îi sfărâmă barca de o stâncă.

Oro înfuriat plecă în urmărirea fratelui său *Tané* pe care-l fugări două zile printre valurile pe care acesta le ridica să-l orbească şi îl ajunse în insula Tupaï.

O luptă cumplită se încinse între ei. Oro îşi ucise fratele, îngropându-i corpul sub muntele insulei Tupaï, iar sufletul i-l prăvăli în adâncul mării, poruncindu-i să nu stăpânească decât întinsul acela întunecat.

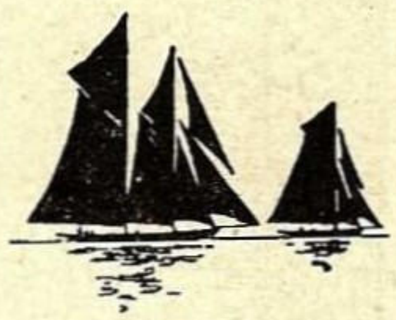
Ii interzise să vie vreodată să-şi caute corpul în insula Tupaï şi cum nu avea încredere în el, declară *tabu,* muntele sub care erau îngropate rămăşiţele fratelui său.

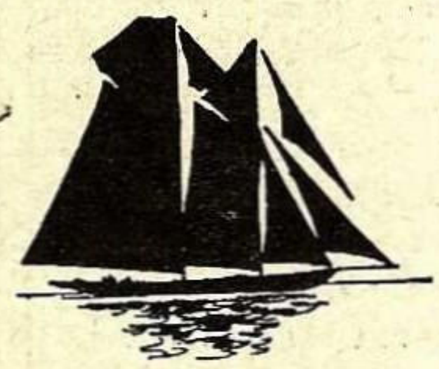
Orice lucru devenit tabu, este respectat atât de zei cât şi de oameni.

In timpul zilei Tané rămase ascuns în fundul mării, dar îndată ce soarele se retrase de pe pământ ca să lumineze locuinţa zeilor — *fenuo no te Atua,* adică pământul lui Dumnezeu, — se întoarse în insulă, căutându-şi corpul pe care nu-l va mai găsi niciodată.

Tradus de KORAL

(Va urma)





Pagina de iniţiere

Ce este şi cum pluteşte o navă

Numim navă, orice corp plutitor capabil de a transporta pe apă, dela un loc la altul, oameni şi materiale cu un scop comercial sau militar.

Plutirea unei nave se bazează pe un principiu fundamental al hidrostaticei, principiul lui Arhimede, „asupra echilibrului unui corp solid băgat într'un lichid".

Descoperirea acestui principiu de către marele învăţat grec se datoreşte unei întâmplări curioase din viaţa lui. Arhimede s'a născut la Siracuza, în anul 287 înainte de Christos şi a devenit ilustru prin studiile şi descoperirile sale. Hierion, regele Siracuzei, bănuind că un bijutier l'a înşelat punând şi argint în coroana ce-i făcuse, s'a adresat lui Arhimede ca să descopere frauda, fără a strica coroana. Ilustrul savant s'a gândit mult timp fără să poată găsi soluţia acestei probleme şi regele îl ameninţă cu moartea. Intr'o zi, făcând baie, a observat că un picior băgat în apă, pierdea din greutatea sa şi că putea să-l ridice cu mai multă uşurinţă ca în aer, lucru constatat, cred, de fiecare, acum. Acest lucru a fost pentru el o rază de lumină şi a găsit soluţionarea problemei, enunţând principiul : „orice corp scufundat într'un lichid, pierde o parte din greutatea sa egală cu greutatea volumului lichidului deslocuit" principiu ce-i poartă numele.

Problema a soluţionat-o în felul următor : 2 volume egale, unul de aur şi altul de argint, băgate în apă pierd aceiaşi cantitate de greutate. Fiind cântărite în apă, va fi mai greu cel de aur. Băgând coroana în apă, dacă era de aur pur, trebuia să cântărească X kgr., diferenţa între ceeace a cântărit şi ceeace trebuia să cântărească, i-a dat proporţia de argint pusă în coroană.

Principiul lui Arhimede aplicat la nave este redat în modul următor :

„Orice corp scufundat în apă este supus la o împingere verticală de jos în sus egală ca forţă cu greutatea volumului de apă deslocuit sau cu greutatea sa".

Să vedem acum ce este plutirea, sau cum se aplică acest principiu la nave.

Pentru acest lucru, putem să facem următoarele experienţe :

Exp. I-a. Luăm un pahar pe o farfurie plin cu apă până sus şi

să băgăm în apă capacul unei cutioare. Se va vărsa o cantitate de apă din pahar şi capacul va pluti fiind scufundat câţiva milimetri în apă. Cântărind apa vărsată, vom vedea că este egală cu greutatea capacului.

Experienţa ne demonstrează că s'a vărsat apă din pahar până s'au egalat greutăţile ; când acestea au fost egale, capacul a rămas în echilibru, deci a plutit. Sau, cu alte cuvinte băgând capacul în apă, acesta a apăsat golind apa din pahar ; când greutatea lui a fost egală cu reacţiunea apei, sau cu împingerea de jos în sus, acesta a rămas în echilibru, adică a plutit.

Să ne imaginăm experienţa de mai sus făcută cu o navă, pe care o băgăm în apă. Ea se va scufunda în apă până când greutatea ei va egala apa ce-o deslocueşte ; linia la care a ajuns nava se numeşte *linie de plutire.*

Partea din navă ce se găseşte în apă se numeşte *carenă* sau operă vie, partea ce se găseşte afară din apă se numeşte *operă moartă* sau *suprastructură.*

Adâncimea operei vii în apă ia denumirea de pescaj şi când se spune „cutare navă calcă 5 m." se înţelege că această navă e scufundată în apă 5 m.

Greutatea ei, sau volumul de apă deslocuit şi care am văzut că sunt egale, formează *deplasamentul* acelei nave. Deci, când vom auzi că o navă are un deplasament de 10.000 tone, vom şti că acea navă cântărită în aer va avea 10.000 tone, sau va deslocui 10.000 tone de apă, considerând bineînţeles apă dulce, nu apă de mare, care, vom vedea mai târziu este mai grea ca apa dulce.

Dacă reluăm experienţa I-a, capacul plutește, şi punem în el o greutate, vom vedea că el se scufundă şi apa se varsă din pahar, până când greutatea este egalată de apa vărsată sau de împingerea de jos în sus şi capacul din nou va fi în echilibru. Să raportăm această experienţă la navă. Oricine a văzut o navă într'un port încărcând marfă ; când a început încărcarea, nava era eşită mult din apă, se vedea o parte vopsită în general în roşu sau cafeniu, pe măsură ce se încarcă o vedem că se scufundă până ajunge la partea ce e vopsită în negru, atunci când s'a terminat încărcarea. Cantitatea de marfă încărcată în navă este egală cu volumul din navă ce s'a scufundat şi se numeşte în general *exponent de încărcare* sau la navele de comerţ, tonaj registru.

Din cele ce am spus mai sus reese că :

Atunci când spunem că o navă are 2.000 tone, înţelegem că greutatea acelei nave complect încărcată este de 2.000 tone.

Când spunem însă, numai la navele de comerţ că o navă are 1.000 tone registru, înţelegem că acea navă este capabilă a primi marfă în greutate de 1.000 tone.

Dacă reluăm experienţa I-a şi mai adăogăm o altă greutate, vom vedea cum acel capac se duce la fund.

Acelaş lucru ce s'a întâmplat cu capacul nostru, se întâmplă cu o navă ce are o spărtură prin care intră apă şi cu submarinele când intră sub apă.

Rezumând cele spuse până acum, le putem concretiza în :

O navă, chiar de fier, plutește pentrucă volumul ce-l reprezintă ea este mai mare ca volumul de apă deslocuit sau ca greutatea ei, diferenţa între volumul total al navei şi volumul de apă deslocuit formează *rezerva de plutire* a unei nave. Ca să scufundăm o navă trebue să-i băgăm în interior o greutate egală cu volumul rămas sau rezerva de plutire socotită în tone de apă.

După cele spuse mai sus când am făcut cunoştinţă cu modul de plutire al unei nave, cred că e bine să facem cunoştinţă mai apropiată cu nava. Dat fiind multele părţi din care se compune o navă, s'a simţit nevoia de a le da numiri speciale, numiri ce ne-au fost trecute din vechime.

Astfel la o navă avem fig. 1.

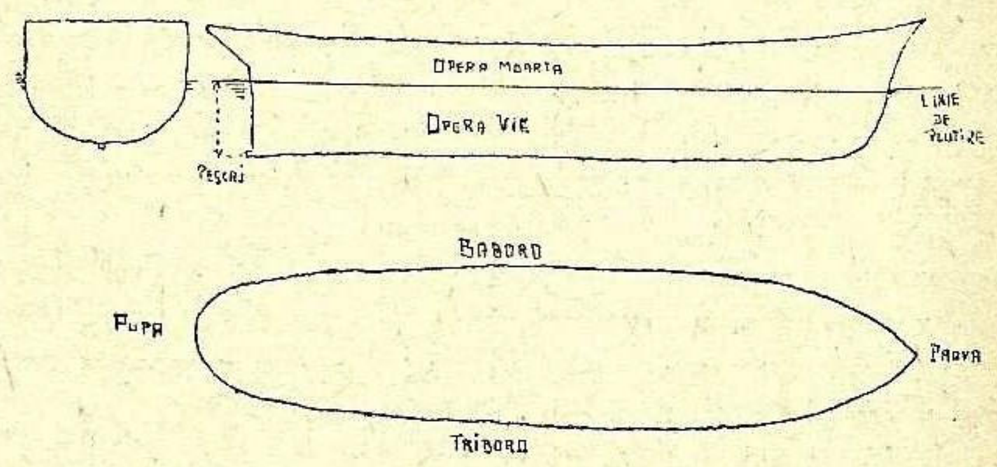


Fig 1.

Partea dinainte *Prova* dela cuvântul latinesc prora.

Partea dinapoi : *Pupa* dela cuvântul latinesc puppis.

Partea din dreapta privind spre prova : *Tribord.*

Partea din stânga privind spre prova : *Babord.*

Oamenii de mare spun că aceste denumiri vin dela cuvântul franţuzesc „Batterie" baterie — cuvânt scris pe o placă spre a desemna localul unde se găseau tunurile, această placă era aşezată astfel că privind dinspre pupa citeai „Bat" la stânga şi „terie" la dreapta. Se obicinuia a se spune tunurile din „Bat" ce s'a transformat cu timpul în : *Babord* şi tunurile din „Terie" care s'a transformat în *Tribord.*

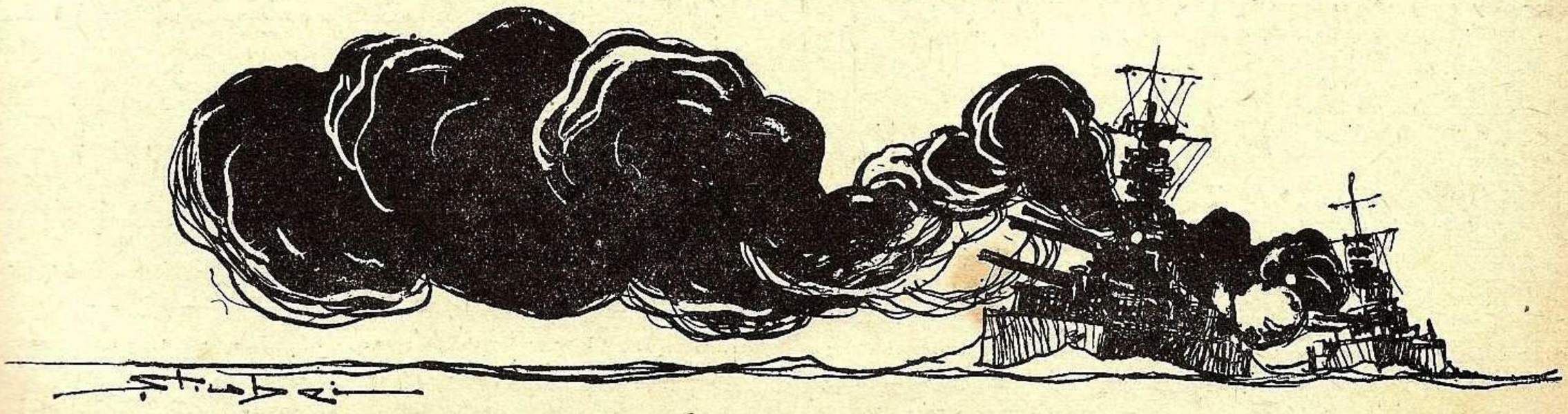
Alţii spun că *Babord* vine dela cuvântul olandez bakboard sau bak cum era numit un turn mic ce se afla în partea stângă a navei.

Tribord ; cuvând de origină scandinavă, înseamnă bordul sau partea cârmei pentrucă atunci când nu exista cârmă, navele se conduceau cu o ramă şi aceasta se ţinea la dreapta.

Celelalte numiri mai principale, carenă, suprastructură, linie de plutire, pescaj, le-am văzut mai sus.

După ce am văzut cum plutește şi ce este în general o navă, vom vedea într'un articol viitor, cum şi cu ce se mişcă o navă.

V. V.



CRONICA

Protecţia marinei comerciale şi a şantierelor în Yugoslavia

Sub acest titlu, excelentul *Journal de la Marine Marchande* publică un foarte interesant articol asupra organizaţiei flotei Jugoslave, liniilor ei de navigaţie, felului cum înţelege statul jugoslav a o proteja, şi a greutăţilor în care — cu tot acest ajutor — se sbate.

Pentrucă e vorba de vecinul nostru dela Sud-West cred că un rezumat al acestui articol ar interesa pe cititorii noştri.

*

In urma acordului din 7 Sept. 1920 (Trumbitch-Bertolini) Jugoslavia a moştenit 1/8 din tonajul fostei flote Austro-Ungare, adică 135 nave totalizând 114.388 tone în majoritate însă inutilizabil.

Iniţiativa privată şi sprijinul statului au mărit acest tonaj la 380.000 tone în 1932.

Legislaţia jugoslavă distinge trei feluri de navigaţie:

1. *Navigaţia de lungă cursă* care cuprinde toate apele accesibile navigaţiei maritime.

2. *Navigaţia de mare cabotaj* care cuprinde Adriatica, Mediterana (inclusiv Gibraltarul), M. Neagră, M. Azov, M. Roşie cu Canalul de Suez, coasta până la portul Aden şi fluviile ce se varsă în aceste mări.

3. *Navigaţia de mic cabotaj* care cuprinde Adriatica până la Capul Santa Maria di Luca (la West) şi Capul Clarens (la Est) cu stâmtoarea Lepante, insulele Ionice cu portul şi canalul Zante precum şi răurile ce se varsă în aceste ape.

Liniile regulate de navigaţie maritimă ale Jugoslaviei se pot împărţi în: *liniile din Ardriatica, şi liniile ce ies din Adriatica.*

Liniile din Adriatica

a) *Cabotajul.*

1) 9 linii principale, săptămânale, din care 5 rapide de pasageri deservite de nave cu 12 noduri viteză şi 4 mixte deservite de nave cu 10 noduri. Totalul parcursului anual 264.760 mile.

2) 6 linii în regiunea *Sushak* din care una rapidă de pasageri şi cinci mixte; totalul parcursului anual 137.980 mm.

3) 11 linii mixte în regiunea *Shibenik* cu un parcurs total anual de 118.276 mile.

4) 11 linii în regiunea *Split* din care una rapidă de pasageri şi 10 mixte; total parcurs anual 203.477 mile.

5) 12 linii mixte în regiunea *Dubrovnik* cu un parcurs total anual de 108.280 mile.

6) 7 linii în regiunea *Meljine* din care 3 rapide de pasageri cu un total parcurs anual 91.296 mile.

Toate aceste linii sunt exploatate prin contract cu Statul.

b) *Legăturile cu străinătatea.*

1) 5 linii din care 3 rapide de pasageri, săptămânale (afară de linia *Rijeka-Crnojenic-Skadar* care e zilnică) care leagă porturile jugoslave cu *Triest, Veneţia* şi *Bari,* cu parcurs total anual 209.304 mile şi care sunt exploatate prin contract cu statul.

2) 4 linii de pasageri exploatate liber de către *Comp. Jadranska Plovidba* cu parcurs total anual 50.118 mile.

Liniile ce ier din Adriatica

1) 4 linii exploatate prin contract cu statul pe itinerariile:

a) *Adriatica-Marsilia-Spania-Alger,* lunar, mărfuri, *(Soc. Oceania),* parcurs anual 37.656 mile.

b) *Susack - Sibenick - Split - Dubrovnik - Malta - Marsilia - Barcelona - Valencia - Alger - Oran - Melila - Malaga - Centa - Tanger - Cadix - Sevila - Mogador - Casablanca - Oran - Alger - Malta - Split - Triest - Susack;* parcurs anual 56.377 mile *(Soc. Oceania).*

c) *Susack - Sibenick - Split - Dubrovnik - Malta - Alger - Oran-Tanger - Casablanca - Tenerife - Las Palmas - Casablanca - Oran-Alger - Malta - Split - Triest - Susack.*

d) *Adriatica-Argentina,* lunar, mărfuri, parcurs anual 91.200 mile *(Soc. Jugoslovenski Lloyd).*

2) 4 linii exploatate liber:

a) *Adriatica-Salonic-Smirna-Candia,* lunar, mărfuri, parcurs anual 30.768 mile *(Soc. Jadranska Plovidba).*

b) *Adratica-Arhipelagul Ionic-Candia* bi-lunar, mărfuri, parcurs anual 46.330 mile *(Soc. Jadranska Plovidba).*

c) *Adriatica-Candia-Salonic-Smirna* lunar, mărfuri, parcurs anual 55.668 mile *(Soc. Jadranska Plovidba).*

d) *Adriatica-Egipt-Palestina-Siria-Anatolia-Grecia* lunar, mărfuri, parcurs anual 44.812 mile *(Soc. Dubrovaka Plovidba).*

Liniile expuse la I şi II sunt asigurate de către societăţile de mai jos de către societăţile:

	Anul fond.	Capital act.	Nave	Tonaj brut
Soc. de Navig. din Dubrovuik, S. A. Dubrovnik	1909	32.250.000	25	52.328
Soc. de Navig. Oceania, S. A. Belgrad	1917	20 mii.	8	22.041
Soc. Jngoslavenski Lloyd, S. A. Split	1929	15 mil.	28	141585
Soc. Jadranska Plovidba, S. A. Susack	1922	12 mil.	59	25.452
Soc. de Navig. de peste mare, Susack	1899	10 mil.	4	19.618
Soc. de Navig. Spad, Split	1929	10 mil.	2	2.863
Soc. de Navig. Boka, S. A. Kotor	1920	10 mil.	10	1.357
Soc. de Navig. Jadran, S. A. Susack	1931	8.662.500	2	8.155
Intrepr. de Navig. E. MatkEvic, Split	1923	8 mil.	5	5.393
Soc. de Navig. Atlantic, S. A.	1931	5 mil.	2	8.826
Soc. de Navig. Kvarner, S. A. Susack	1931	4.400.000	1	1.369
Soc. ee Navig. Ilirija, S. A. Zagreb	1924	4 mil.	1	3.038

Pentru exploatarea liniilor expuse mai sus, statul jugoslav acordă societăţilor sprijinul său sub două forme: *indirect prin privilegii fiscale şi direct prin subvenţii regulate.*

Privilegiile fiscale se traduc prin scutiri temporare de impozite directe asupra veniturilor, clădirilor, beneficiilor, cifra de afaceri a societăţilor, etc.

O lege din Iunie 1929 acordă scutiri de acest fel pe timp de 12 ani adică până în 1940 societăţilor înfiinţate înainte de 1928 şi pe timp de 12 ani dela data înfiinţării pentru cele înfiinţate după 1928.

Subvenţiile regulate au început a se acorda din 1922 când se ridicau la 13.750.000 dinari ajungând azi la 60 milioane dinari, repartizate:

Jadranska Plovidba	29 mil.	dinari
Dubrovaka Plovidba	10 mil.	„
Boka	7 mil.	„
Oceania	5 mil.	„
Jugoslavenski Lloyd	8 mil.	„

Condiţiunile sub care Statul acordă aceste subvenţii sunt diferite pentru fiecare societate:

1) *Soc. Jadranska Plovidba* e obligată a asigura cu 48 nave, 46 linii regulate pe an, cu un parcurs total de 983.681 mile care poate să fie mărit sau micşorat cu 5%. Intr'un timp determinat trebue a construi 18 nave totalizând 7000 tone în locul unităţilor vechi.

2) *Soc. Dubrovaka Plovidba* e obligată a asigura cu 8 nave, minim 10 linii regulate cu un parcurs de 182.500 mile care poate fi mărit sau micşorat cu 5%, şi a construi 2 nave de 1250 tone br.

3) *Soc. Boka* e obligată a asigura cu 9 nave minim 9 linii re-

Marea a fost calea răspândirii ideilor noi în omenire.
(M. Manoilescu)

gulate cu parcurs de 98.132 mile putând fi mărit sau micşorat cu 5% şi a construi, 4 nave de un tonaj total de 550 tone br.

4) *Soc. Oceania* trebue să întreţină liniile regulate în Mediterana şi să construiască 2 nave de 3500—4000 tone br. de 15 nod.

5) *Soc. Jugoslovenski Lloyd* e obligată a asigura linia regulată cu Argentina şi a construit câteva unităţi de un tonaj total de 32.000 tone.

Aceeaş lege din Iunie 1929 acordând privilegii fiscale *şi şantierelor de construcţie* au determinat societăţile *„Chantier de la Loire"* şi *Yarow and Co.* de a fonda în Jugoslavia în colaborare cu capital naţional la *Split* şi *Kraljevica* 2 societăţi de construcţie.

La avantajele fiscale acordate de lege, societăţile subvenţionate sunt obligate a-şi face reparaţiile şi noile construcţii la aceste 2 soc. de construcţii, cu condiţia ca preţul, calitatea şi durata lucrărilor să fie acelaş ca la şantierele străine.

*

Cu tot largul sprijin oferit de Stat, exploatarea societăţilor de navigaţie jugoslave mai ales a celor de lungă cursă şi implicit a industriilor în legătură cu transporturile maritime este deficitară.

Importaţiunile care se ridicau la 7.286.000.000 dinari în 1927 au scăzut în 1932 la 2.860.000.000 dinari, iar exportaţiunile dela 6.400.000.000 la 3.056.000.000 dinari.

Cauza desigur că este criza economică mondială, concurenţa străină, agravată în special pentru Jugoslavia de criza prin care trece şi statele Americei de Sud cu care Jugoslavia lucra.

Mirth.

Anticul far din Alexandria

Farul din Alexandria care era clasat printre cele 7 minuni ale lumei, a fost construit după indicaţiile lui *Ptolomeu I.* Arhitectul *a fost Sostrat din Cnide* fiul lui *Dexiphane.* Era dedicat zeilor salvatori, lui *Ptolomeu I* şi soţiei sale *Berenice.*

Farul a fost inaugurat către 280—79 A. Cr. sub domnia lui *Ptolomeu Philadelphicul. Pliniu cel bătrân* raportează că costul său se ridica la suma de 800 talanţi. Monumentul era din piatră numulitică pe care era o bogată ornamentaţie de marmoră sau de bronz. Nenumăratele coloane cari înconjurau farul erau din granit roz de la *Assuan.* De altfel până în zilele noastre se poate vedea câteva rămăşiţe din aceste coloane, cari sub era arabă fură plasate orizontal pentru a consolida bazele fortului construit pe amplasamentul farului.

Farul Alexandriei servea graţie marilor focuri de lemne ce se aprindea la extremitatea sa, pentru a călăuzi vasele ce intra în portul *Eunostos* şi mai ales în portul *Alexandriei.* — Portul-Est actual a cărui intrare era dificilă. Lângă far se găsea, un sanctuar în care se adora zeiţa *Isis Fharia,* una din divinităţile căreia îi era dedicat monumentul.

Către al 2-lea secol a. Cr. enormul turn, pierdu al treilea etaj al său. După cucerirea arabă fu probabil transformat în moschee. In sfârşit în secolul XV-lea nu comunica cu uscatul decât printr'o limbă îngustă de pământ.

De alt-fel în afară de aceste modificaţii cari transformă complect unul din cele mai frumoase monumente ale lumei, trebue să menţionăm o scufundare a solului care se produsese către sec. XIV-lea şi care fu fatal la ce rămăsese din far.

Edificiul cuprindea 300 camere şi înălţimea sa împreună cu statuia lui *Poseidon* ce îl surmonta era de aprox. 120 metri. Putea fi zărit de navigatori dela o distanţă de 30 km.

După tradiţie oglinda farului era din plăci de sticlă sau din oţel de China şi în care se reflectau vasele ce veneau din Grecia. Tradiţia adaogă, că atunci când se apropiau vasele inamice, se puteau incendia, îndreptând spre ele razele solare reflectate de oglindă.

Statuele erau în număr de trei. Una avea indexul mânei drepte în mod constant îndreptat către punctul unde se găsea soarele. In timpul zilei degetul indica poziţia ; după apus, mâna statuei se cobora şi descria astfel revoluţia astrului. A doua statue, întorcea mâna către mare, atunci când inamicul era la o distanţă de o noapte de navigaţie. Când inamicul se zărea, statuea scotea un sunet teribil ce se auzea la o distanţă de 2—3 mile. Locuitorii erau astfel avertizaţi. A treia statue indica toate orele din zi şi din noapte, printr'un sunet armonios ce varia la fiecare oră.

Este foarte posibil ca acel far cu calităţile de statue sirenă statue cadran solar şi statue carillon să fi existat, căci savanţii din antichitate din Bizanţ şi Persia au fabricat fel de fel de automate, pompe ceasornice cu apă, clepsydre, sau instrumente fonice hidraulice, cari au locul lor marcat în istoria ştiinţei.

MIHAIL COCIAŞ
Comandant S. M. R.

(Extrasă din revista „Alexandrie" 1930).

Societatea Cunard-White Star Ltd.

Criza economică care are atât de mari repercursiuni asupra transporturilor maritime, concurenţa din ce în ce crescândă a marilor companii de navigaţie străine, lipsa mijloacelor financiare cât şi condiţionarea guvernului englez, au condus la fuziunea celor 2 mari societăţi engleze de navigaţie *Cunard Line* şi *White Star Line.*

Se ştie că *Cunard Line* pentru a asigura serviciul în Atlanticul de Nord pusese în construcţie în Dec. 1930 un transatlantic — cunoscut azi sub No. 534 — a căror lucrări au fost suspendate din Dec. 1931 din cauza motivelor expuse mai sus.

Guvernul englez a condiţionat ajutorul său financiar de fuziunea acestor 2 mari societăţi. Acordul dintre cele 2 societăţi, cât şi acordul dintre ele şi guvern a fost încheiat în sfârşit în condiţiunile de mai jos expuse în linii generale :

Noua societate se va numi *Cunard-White Star Ltd* care va deveni proprietara : 1) fondurilor comerciale ale liniilor de navigaţie din Atlanticul de Nord a celor 2 societăţi ; 2) flotelor celor 2 societăţi în total 615.317 tone br. compuse din *Berengaria, Aquitania, Mauretania, Franconia, Carinthia, Samaria, Scythia, Laconia, Lancastria, Alaunia, Ausonia, Audania, Antonia, Aurania, Ascania,* adică în total 328.073 tone br. ale lui *Cunard Line* şi *Majestic, Olympic, Homeric, Georgic, Britanic, Adriatic, Albertic, Laurentic, Doric, Calgaric,* adică total 287.244 tone br. aparţinând lui *White Star Line ;* 3) contractului de construcţie a lui No. 534 ; 4) transatlanticului neterminat No. 534 ; 5) tuturor navelor de servitudine al celor 2 societăţi sau filialelor lor întrebuinţate în liniile din Atlanticul de Nord.

Guvernul englez va avansa acestei noi societăţi următoarele sume:

1) Circa 3.000.000 lire st. în trei tranşe pentru terminarea lui No. 534 în măsura şi la datele pe care construcţia o va cere. O tranşă din acest avans va fi acoperit prin obligaţiuni emise de *Cunard Line,* iar celelalte 2 tranşe prin obligaţiuni emise de noua societate.

2) 1.500.000 lire st. ca fond de rulment al nouei societăţi acoperite prin obligaţiuni emise de noua societate.

3) 5.000.000 lire st. ce vor fi obţinute în urma aprobărei Parlamentului pentru construirea uneia sau mai multor altor nave.

(A se vedea : No. 2, 1933 pag. 46, No. 4, 1933, No. 1, 1934, pag. 18).

Lucrările lui No. 534 sunt destul de avansate şi se crede că ar fi suficiente 6 luni spre a putea fi lansat, punându-l în serviciu odată cu *La Normandie.*

Acest acord a demonstrat imposibilitatea marilor Companii — fie ele chiar engleze — de a susţine construcţia unor astfel de nave, fără ajutorul statului.

Mirth.

Fotografii luate prin ceaţă

Câte binefaceri nu aduce omenirei ştiinţa ? In No. 1, 1934, pag. 10 s'a vorbit despre *Noctovizor.* Iată acum că o nouă invenţie a

unui oarecare *Flavel M. Williams* — vine să sporească armele de luptă contra acestui mare duşman al marinarului, — ceaţa.

Se ştie că în afară de culorile vizibile care compun spectru solar, mai există nişte radiaţiuni luminoase imperceptibile ochiului omenesc, numite raze *infra roşii* şi *ultra violete*.

Invenţia despre care e vorba constă în fotografierea , utilizând razele infraşorii care străbătând prin ceaţă sau fum impresionează plăcile sau clişeele făcute sensibile cu *Kriptocyanină*.

S'au făcut experienţe şi s'au obţinut fotografiile aeriene a unor munţi mascaţi de ceaţă şi depărtaţi de obiectiv la peste 500 km.

Pe *Manhattam* — transatlantic american — s'a şi instalat un asemenea aparat de comandă, orientabil pe un cerc azimutal.

Cu acest aparat, care are obiectivul format din lentile *aprochromatice Schneider* între care sunt aşezate filtrele de raze infraroşii, se pot lua fotografii succesive.

In interiorul aparatului există o bae încălzită electric la aceeaş temperatură de 21°C. în care se developează imaginea luată şi care poate fi privită imediat,— în timp ce se ia o altă imagine— printr'o oglindă ce corijează negativul clişeului. Dela luarea imaginei până la zărirea ei prin oglindă trece numai 45 secunde.

In 45 secunde o navă care ar merge cu 20 noduri face 460 m. Dacă o navă are un asemenea aparat care captează razele infraroşii dela circa 1000 m., are tot timpul de a manevra şi a evita vre-un obstacol.

Bine înţeles că cercetările nu s'au oprit aci ; nu va trece mult timp până când aparatul va fi pus complect la punct şi când nu va lipsi de pe comanda nici unui vas ; afară doar de cazul dacă până atunci vre-un altul nu o inventa vre-un alt aparat care să risipească chiar ceaţa din calea navelor.

Mirth.

Sentinţa în procesul lui Atlantique

Tribunalul Senei a condamnat definitiv soc. de asigurare de a plăti Soc. Sud-Atlantic asigurarea lui *Atlantique* — a cărui incendiu ne este încă în minte — de 170 mil. frcs. fr. Din cei 3 experţi numiţi, 2 au declarat nava ireparabilă, iar unul reparabilă. Avocatul armatorilor a reuşit să-şi impună punctul său de vedere pe care tribunalul l'a şi adoptat instituind prin hotărârea sa şi o jurisprudenţă foarte folositoare tuturor în viitoarele eventuale sinistre : a reconstrui, nu înseamnă a repara ; căci a repara presupune buna stare de navigabilitate. Tribunalul a omologat şi părerile experţilor care fixează eventuala reparaţie la peste 122 mil. frs. fr.

Deasemeni a fixat că dobânzile curg cu începere dela 15 Martie 1933.

Rezervele cerute de asiguratori, de a plăti asigurarea cu drept de a fi rambursaţi în cazul când anchete ulterioare ar stabili că incendiu a fost cauzat din alte motive decât cele pentru care asiguratorii pot răspunde, au fost respinse.

Deşi Soc. de asigurare a pierdut în faţa Tribunalului pe toată linia, au făcut apel bazate pe afirmaţiunea celui al treilea expert ce a declarat nava reparabilă.

Reducerea taxelor canalului Suez

Dela 1 Aprilie 1934 taxele pentru navele încărcate în tranzit va fi redus la 5.75 frcs. aur pe tonă şi la jumătate din acesta pentru navele pe lest.

M. T.

Tot în chestiunea modernizării vaselor

In No. 12 pag. 268 a revistei noastre s'a vorbit de transformările ce vor fi aduse celor 4 pacheboate germane *Albert-Balin, Deutschland, Hamburg, New-York,* graţie cărora pentru aceeaş viteză s'a redus puterea maşinilor. Prima navă transformată aşa cum s'a spus la pag. 268 din No. 12 a fost *Hamburg* la care s'a constatat prin probele făcute că pentru o viteză de 19.25 noduri puterea maşinelor a putut fi scăzută dela 28.000 HP. la 20.4000 HP., economia de combustibil de 60 tone pe zi realizată dând putinţa acoperirii cheltuelilor de transformare în trei ani.

Necesitatea de a face consumaţia cât mai redusă şi viteza cât mai mare, a ocazionat studii numeroase care au dus la adoptarea noilor forme de etrave pentru modernizarea tuturor pacheboatelor în serviciu.

O transformare asemănătoare s'a făcut şi vaselor *Niederwald* şi *Stiegewàld*. Adoptarea formei etravei a permis lungirea provei cu circa 6 m. dând astfel putinţa de a se adăoga o turbină mărind puterea dela 2300 HP. la 2850 HP. şi deci viteza dela 10.75 nod. la 12.7 noduri.

Deasemeni forma etravei după sistemul german Mayer cam desagreabilă la vedere s'a adoptat pe două nave *Cyrnos* şi *Ile de Beauté* de pe linia Corsica, şi e în curs de pus la *Champollion* (12.260 tone). care se va lungi cu vre-o 8 m. şi îşi va mări viteza actuală de 15 noduri.

Pentru marele pachebot *La Normandie,* după 2 ani de studii care au costat 200.000 fr. alegerea s'o oprit asupra etravei sistem francez Yourkevitch.

Tendinţele care stau la baza acestor transformări trebuesc privite din 2 puncte de vedere. Unele societăţi urmăresc mărirea vitezei, altele micşorarea de consumaţie. Ambele pot face fie prin modificarea maşinilor, fie prin modificarea formelor — a etravei. Cheltuelile pentru modificarea maşinilor sunt în general însă aproape de 5 ori mai scumpe ca cele pentru modificarea formelor. Francezii susţin că forma Yourkevitch a lor e mai bună şi mai puţin costisitoare ca sistemul german. (După Le Yacht).

M. T.

Dece apa de mare şi ocean este sărată ? Sfârşitul pământului

Apa oceanelor este sărată. De unde provine această sare ?

Ciclul dintre apa oceanului şi cea după pământ este ştiut.

Apa ce revine sub formă de râuri în oceanul din care a plecat sub formă de vapori, aduce acum cu ea o mulţime de săruri ce le-a luat din rocile pe care le-a ros.

Acestui proces, care se produce de mii de ani, se datoreşte salinitatea crescândă a oceanului.

Geologul englez *Joly* având în considerare acest proces a putut determina vârsta pământului, după cantitatea de sare ce este în oceane.

Principiul calculului este simplu : vârsta oceanului este o fracţie al cărui numărător este toată cantitatea de sodiu conţinut în ocean, şi numitorul este cantitatea de sodiu adusă în fiecare an de fluvii.

Pentru a determina masa de sodiu conţinută în apa oceanelor putem utiliza datele următoare : volumul apei oceanului se ridică la 339 milioane mii de metri cubi ; densitatea mijlocie a apei de mare este de 1,026, coeficientul sărei va fi 3,5%, deci 30,6% sodiu.

Numărătorul în baza acestui calcul va fi de 1.55510^{13} tone de sodiu în ocean. Cât priveşte numitorul el poate fi determinat graţie datelor următoare : Cantitatea totală de apă pe care râurile o aduce în ocean este de 27.191 km. cubi : iar cantitatea de sodiu conţinută în toată această masă de apă ce curge în ocean este de 16.10^7 tone.

Vârsta oceanului va fi astfel determinată de valoarea fracţiei 155510^6, adică aproximativ nouă zeci şi şapte milioane de ani.

Acestei cifre, făcându-i corecţiile în comparaţie cu cantitatea de sodiu dată de vulcani, ape subterane etc. ar reveni că pământul ar avea o vârstă de 150 milioane de ani.

In schimb acest rezultat este în contradicţie cu afirmarea modernă bazată pe radioactivitate care nu dă pământului mai mult de 2 milioane de ani. După aceste teorii mai noi, oceanul primeşte mai puţină apă decât dă el prin evaporare, fapt ce măreşte concentrarea în salinitate, care apă este absorbită fiziceşte sau este combinată chimiceşte în toate rocile pământului.

Ea este evaluată la aproximativ 10^{17} tone. Dacă cu timpul apa va intra mereu în combinaţii chimice *ne reversibile,* aceasta va însemna că oceanele vor seca, apa va dispare şi odată cu ea şi viaţa vegetală şi animală.

Kant spune: toată apa după pământ se va combina chimic şi fizic şi toate inegalităţile după pământ vor fi nivelate.

După alţi savanţi această secare a pământului de apă este accelerată prin aceia că o parte din vapori ce-l înconjură scapă în stratosferă şi care rămân pentru totdeauna în afara procesului geochimic, pierzându-se în spaţiul cosmic conform concepţiilor teoriilor cinetice a gazului.

Steney demonstrează că luna este un exemplu; iar planeta Marte abia a terminat pierderea sa de vapori.

Reué Quintu a demonstrat acelaş lucru într'un document trimis Academiei de Ştiinţe din Paris în care arată că această concentraţie a crescut dela 8,5 gr. (în epoca cambiană) pentru 1.000 la 33 gr., în epoca noastră. In felul acesta pământul va ajunge ca şi luna şi cu timpul se va sfărâma în bucăţi asemănătoare asteroizilor.

Acesta va fi sfârşitul! Deci bucuraţi-vă de elementul *APA!*

(după *Le Mois*). *Lt. Petrulian M.*

Adevăratul precursor al navigaţiei cu aburi

Desigur că mai toată lumea ştie că *Fulton* este acela care pentru prima oară a aplicat puterea maşinei cu vapori pentru propulsiunea navelor, totuşi adevăratul precursor al navigaţiei cu vapori este susţinut cu vehemenţă de Francezi în persoana marchizului *Jouffroy d'Abbans* (1751—1832). De altfel chiar în dicţionarul enciclopedic Larousse se precizează că d'Abbans este inventatorul navigaţiei cu vapori, iar că Fulton, un mecanic din Statele-Unite, a realizat doar în mod practic propulsiunea cu vapori la nave.

E interesant de aflat împrejurările cari l'au făcut pe tânărul marchiz, locotenent în regimentul contelui d'Artois, să mediteze la această importantă invenţie care avea să revoluţioneze navigaţia.

Eternul: „Cherchez la femme!" trebue căutat şi aci. Intr'adevăr dacă nu ar fi existat o junǎ cu sex-apeal (nu ştim însă dacă şi pe acele vremuri se întrebuinţa aceste expresiuni pur americane) la picioarele căreia să-şi fi depus admiraţia sa, şi dacă inima acelei june nu ar fi fost asediată şi de comandantul său, desigur că n era nici un motiv ca în virtutea unui ordin urgent să se trezească închis tocmai în fortul de pe insula *St. Marguerite* pentru a se restabili distanţele erarhice pe care un ofiţer nu trebue să le uite nici chiar în dragoste (!).

Acolo în insula St. Marguerite, era un loc de retragere sau „bagne" cum zic Francezii, pentru acei pe care Justiţia îi trimetea să ajute statului în chip de maşină omenească cu efecte propulsive la GALERE. Cu alte cuvinte bieţii (!) condamnaţi, legaţi în lanţuri, trăgeau câte trei-patru la câte una din multele rame (lopeţi) ale galerei, în ritmul bătut de un şef şi sub impulsul şfichiurilor nenumăraţilor vătafi cari îi biciuiau când se înmuiau de oboseală.

In vremea aceia făcuse mare vâlvă invenţia scoţianului Watt, care construise o maşină cu vapori cu dublă expansiune.

Tânărul marchiz, plin de milă faţă de nenorociţii şi mult istoviţii ocnaşi, văzu îndată ce folos practic ar avea această invenţie a lui Watt aplicată la nave. Timp de mai mulţi ani făcu o serie de încercări progresând în ceeace-şi propusese.

La 15 Iulie 1783, el făcu o plimbare pe Saône având la bord numai câţiva invitaţi mai curagioşi (!). Nava fusese botezată „*Pyroscaphe*" (navă cu foc), avea pe punte o maşină Watt cu simplu efect care mişca cele două roţi cu sbaturi propulsoare din borduri.

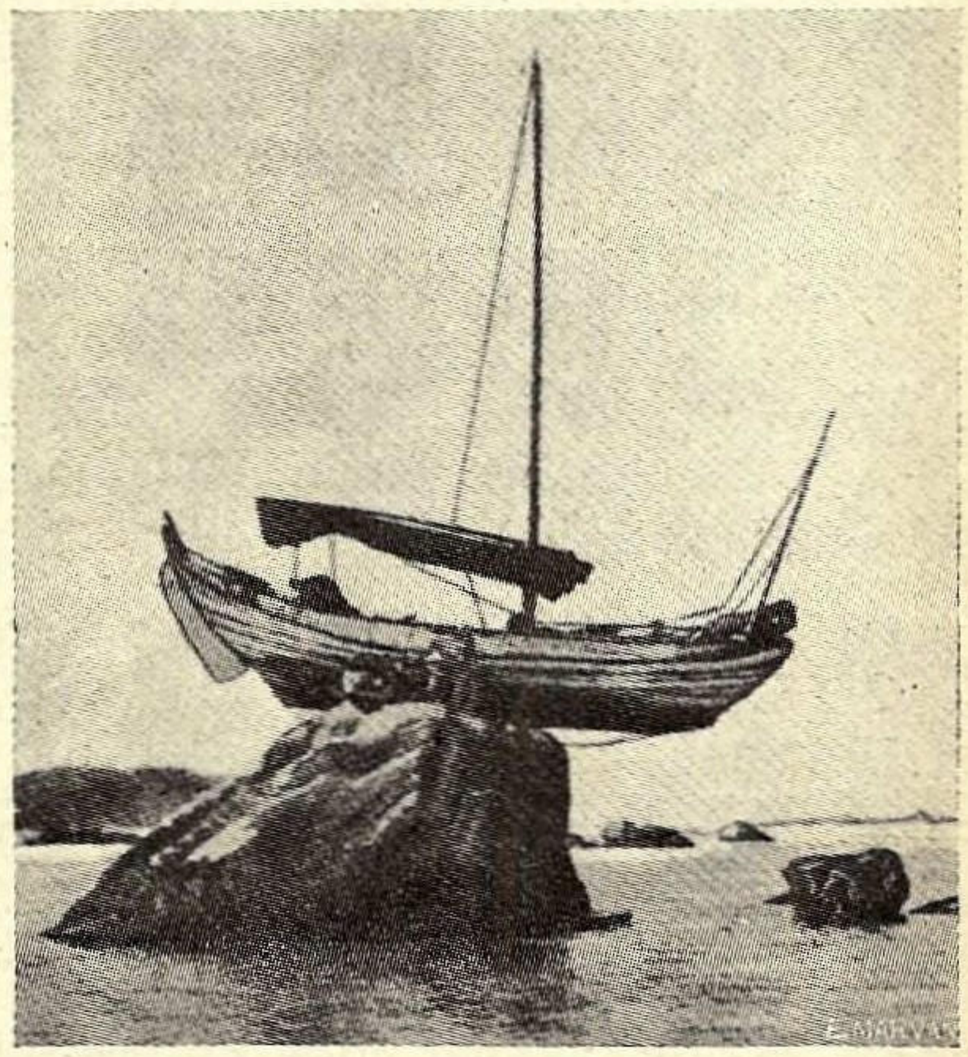
Toţi erau entuziasmaţi de invenţia lui d'Abbans şi prevedeau chiar cel mai apropiat sfârşit al navigaţiei cu vele, totuşi din cauza lipsei de bani, a concurenţei, a geloziei şi mai ales din cauza revoluţiei, s'a ruinat complect fără a-şi vedea invenţia sa ajunsă la mai mare desvoltare.

Ca mai toţi inventatorii mari a murit sărac. A fost îngropat la Paris la Invalizi pentru că fusese ofiţer, iar nu pentru celelalte merite ale sale.

Anul acesta, în amintirea timpului în care s'a imaginat minunata aplicare a vaporilor la nave, a fost pusă o placă comemorativă la fortul de pe insula St. Marguerite.

O eşuare rară

Nu ştim dacă pentru echipajul corăbioarei situaţia este splendidă, după cum e şi fotografia care o redă!



Pe o maree înaltă neşansa făcu să scoată în calea micei nave o stâncă. Până să poată scăpa, apa a scăzut şi corăbioara rămase în vârful stâncei, în aşteptarea altei mareè, altor ape mari, care să o readucă în elementul ei.

Spărgătorii de ghiaţă

Blocarea Dunării de ghiaţă e o problemă foarte importantă pentru noi, de oarece pe de-oparte activitatea porturilor Brăila şi Galaţi e anulată, lăsând muritori de foame sute de muncitori cu familiile lor, pe de alta pune în primejdie navele care ar fi prinse de gheţuri în drum sau în cazul cel mai bun aducând pagube încărcătorilor şi armatorilor, când navele sunt blocate într'unul din cele două porturi.

Cum putem lupta contra acestui fenomen anual? Părerile sunt împărţite. Dintr'un articol publicat în numărul din Decembrie d. Amiral Bărbuneanu, fostul comandant al Diviziei de Dunăre, preconizează folosirea spărgătoarelor de ghiaţă; un alt colaborator al nostru, d. R. N. e contra spărgătoarelor de ghiaţă, socotindu-le neputincioase.

Lăsăm chestiunea în desbatere şi ne mulţumim a lămuri pentru marele public *ce este* un spărgător de ghiaţă şi *cum* operează el.

*

Cei dintâi care s'au gândit la construcţia unor nave speciale care să deschidă şi să menţină un canal navigabil printre gheţuri au fost ruşii, pentru ca navigaţia între Petersburg şi Cronstadt să nu fie întreruptă nici odată. Primele spărgătoare erau însă nave obişnuite *transformate* în spărgătoare. Vestitul Amiral Makaroff, eroul dela 1877 şi din războiul Ruso-Japonez din 1904, unde şi-a găsit moartea, a creiat un tip special de spărgător, supraveghind singur construcţia lui la şantierele engleze Armstrong-Whitworth.

Un spărgător lucrează în două feluri, după grosimea gheţei:

1) Avântându-se în ghiaţă ca un berbec, spintecând-o cu prova, sfărâmând-o prin împingere cu laturile.

2) Urcându-se deasupra gheţei şi sfărâmând-o prin greutatea proprie, sporită de pomparea apei în balasturi, — compartimente speciale pentru depozitat apă.

Pentru aceasta inginerul constructor are grije ca:

1) Corpul navei să fie cât mai robust, atât ca să reziste izbiturilor sloiurilor, cât mai ales presiunei apei care îngheaţă în jurul ei. Pentru acest motiv coastele sunt foarte dese, la 30 cm. spre prova şi la 45—60 cm. la centru. In interior nava e împărţită în numeroase compartimente atât în lung cât şi în lat şi pereţii sunt dubli, ca dacă cel din afară e sfâşiat, să rămână cel interior.

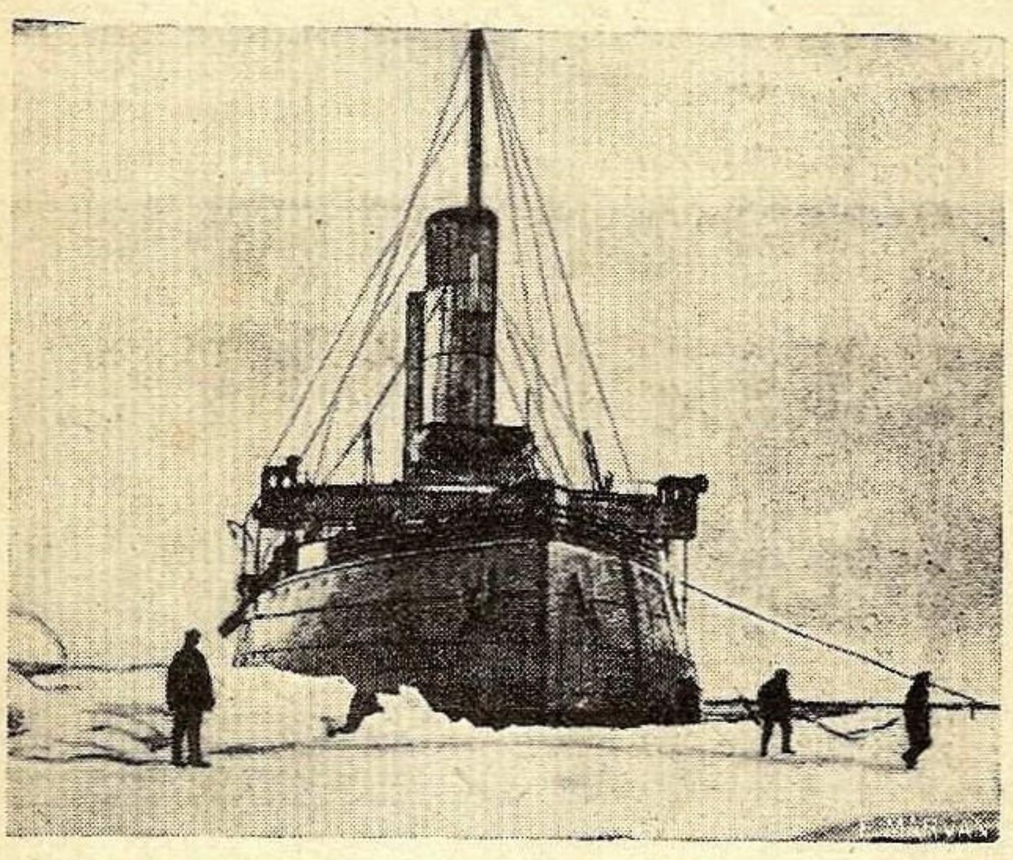
2) Prova să fie teşită ca să uşureze ridicarea pe gheaţă, lucru care slujeşte şi pentru a putea înainta în ape mici.

3) Tancuri de apă numeroase la capete, a căror rapidă umplere sau golire să dea putinţa fie a unei uşurări a provei, pentru a încăleca ghiaţa, fie a îngreunării ei, pentru a o sparge.

4) O centură metalică groasă de 2—3 centimetri şi lată de 1.50 m., la nivelul apei şi foarte lustruită pentru ca ghiaţa să alunece uşor de-alungul spărgătorului.

5) Aparat motor puternic şi bine instalat, ca să nu sufere atunci când nava în plină viteză isbeşte ghiaţa. De obicei sunt trei maşini, — două învârtind câte o elice la pupa şi a treia la prova, care pe de-oparte uşurează spargerea sugând apa de sub ghiaţă, pe de alta aruncând în lături sloiurile, ca să nu ajungă la elicele dela pupa.

6) Locuinţele echipajului să fie cât mai călduroase, chiar când afară e un ger de peste 30° sub zero.



Spărgătorul Ermack

Câteva spărgătoare vestite

Printre spărgătoarele vestite cităm:

Saratovski Ledokai (1895), de 870 tone şi 1400 cai vapori pentru Volga.

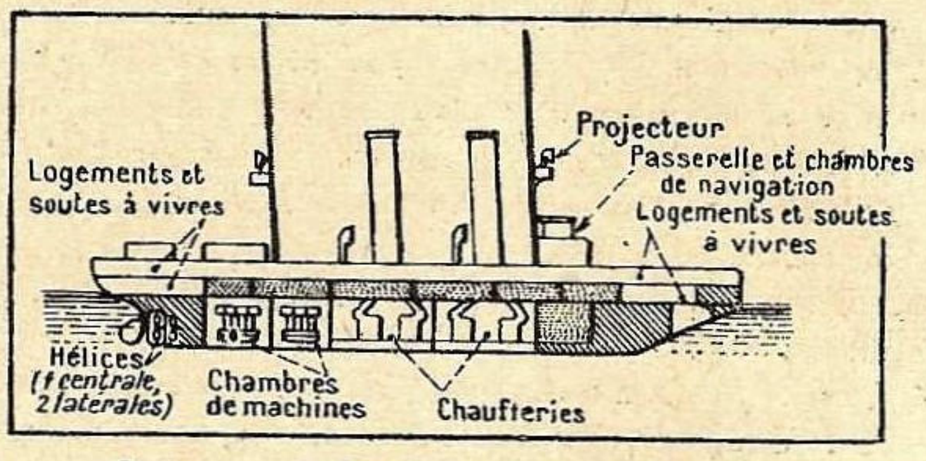
Sampo finlandez, de 2.500 c. v.

Ermack, cel mai reuşit dintre ele, a cărui construcţie a fost urmărită personal de Makaroff. Deplasa 8590 tone, avea o lungime de 91 m., lărgime 21,50 m., călca la apă 8 m., maşinile lucrau cu 10.000 c. v. şi putea merge cu 16 noduri.

E destul a cita câteva din isprăvile sale: pe o ghiaţă groasă de 1,50 m. înainta cu o viteză de 9 noduri (17 km. pe oră) fără oprire, ca un foarfec în pânză. La sosirea din prima călătorie şi-a croit un drum printr'o ghiaţă groasă de 7,50 m., pe când mii de spectatori cu schiuri şi în sănii îl urmăreau pe ghiaţă.

După câteva zile *Ermack* a reuşit să deblocheze trei vase de comerţ prinse la Reval şi alte două primejduite în golful Finlandei şi a introdus la Kronstadt alte 7 cargoboaturi.

In fiecare an pleca în marea de Kara şi oceanul Arctic până la gura lui Ienisei.



Spărgătorul de ghiaţă francez Castor.

După *Ermack* s'au mai construit încă două în 1916: *Sviatagor* de 8.710 tone şi 10.000 c. v. rebotezat *Krassin,* destul de cunoscut cu prilejul salvării celor de pe dirijabilul *Italia* şi *Alexander-Nevski,* — astăzi *Lenin,* — (5.100 tone şi 7.500 c. v.). Acesta din urmă e şi vas de salvare, cu 6 pompe electrice mobile cu un debit de 3000 tone pe oră, care se pot aşeza în câteva clipe la bordul vaselor în perdiţie. Pe lângă aceasta au pompe care aruncă în jurul vasului apă clocotită, spre a-l degaja de sloiurile ce s'ar prinde de corp.

Castor (ex. *Ilyo-Muromètz)* de 3.700 tone.

Polux (ex. *Kozma-Minin)* de 2.900 tone, ambele sub pavilion francez.

Noi avem la Dunăre un spărgător de ghiaţă *„Mântuirea"* de 229 tone, construit după aceleaşi principii, — provă teşită, corp robust, tancuri pentru apă, etc.

A. N.

Cupa America.

Interminabila criză economică nu va mai îngădui anul acesta repetarea luptei din 1930, când s'au creat nu mai puţin de patru sindicate pentru construirea yachturilor destinate a apăra culorile americane.

Enterprise, care a permis lui *New York Yacht Club* să păstreze cupa în 1930, este considerat ca prea scurt pentru a combate concurentul englez *Endeavour* (al d-lui Sopwith, reputatul constructor de avioane), ieşit din şantirele Camper & Nicholson.

Deocamdată s'a constituit un singur sindicat, sub prezidenţia d-lui Vanderbilt, care este şi proprietarul yachtului *Enterprise.* Acest sindicat a dat ordin de construcţie şantierelor Herreshoff, dela Bristol, pentru un yacht, ale cărui planuri sunt datorite architectului naval Starling Burgess, neîntrecut în această materie, de cealaltă parte a Atlanticului. Osatura va fi de oţel iar bordajul corpului de bronz; chila de plumb va cântări 80 de tone şi arborele va fi de duraluminiu.

Nostromo

Prima croazieră a vasului oceanografic al Marinei Comerciale Franceze.

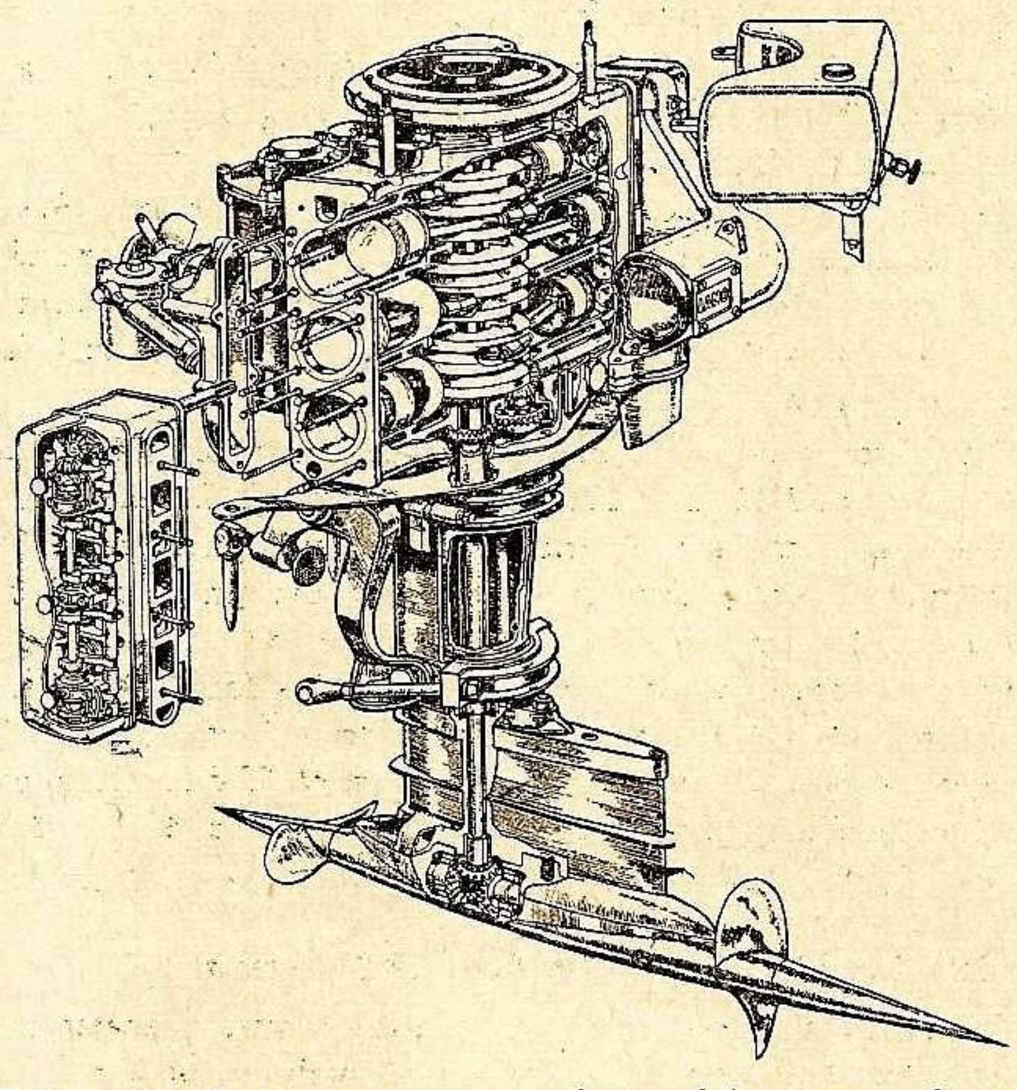
Am descris în numărul din Noembrie, vasul oceanografic *Président Théodore Tissier;* la 21 Noembrie acesta a plecat într'o lungă călătorie de studii, vizitând Golful Gasconiei, coastele Portugaliei, Madera şi Canarele, Azorele şi coasta Marocului, până la capul Juby.

Din punct de vedere technic, vasul a dat deplină satisfacţie. Motoarele au funcţionat perfect şi viteza a fost de 10,5 n. în tot timpul; vasul nu rulează aproape deloc, ceeace este un mare avantaj, permiţând în mod constant lucrul în laboratoare. Aparatele de sondat, şi în special sondorul Marty, — un nou tip ce se încerca pe acest vas — au dat cele mai satisfăcătoare rezultate, până la 1.600 m.

In ce priveşte partea ştiinţifică, au fost recunoscute funduri bune pentru pescuitul cu şalutul şi regiuni unde peştele este foarte abundent. Misiunea a mai adunat probe de apă dela diverse adâncimi, a ridicat profilul fundurilor submarine şi a studiat fauna abisală. („Le Yacht"). *Nostromo*

Un nou model de motor marin.

Revista „Le Yacht" descrie un motor marin, de curând apărut: e vorba de un outboard, în 4 timpi, cu 6 cilindri, conceput şi construit de casa engleză Soriano. Cilindrii au un alezaj de 55,5 mm. şi o cursă de 68 mm., adică o capacitate de 987 cc.; forţa la 5.000 rpm e de 85 HP, iar la 6.00 rpm e de 95 HP. Pistoanele sunt opuse două câte două şi fac un unghi de 120°.



Cele două culase respective sunt demontabile şi cuprind un arbore cu came acţionând supapele. Arborele camelor e pus în mişcare de motor, printr'un cuplaj special, aşa încât dacă se demontează culasa, se scoate şi arborele camelor şi supapele.

Sunt două carburatoare Solex, câte unul de fiecare grup de 3 cilindri. Originalitatea motorului este că are şi un compresor.

Nostromo

Falimentul „rotoarelor".

Exact acum 10 ani, un neamţ ingenios a scornit o maşinărie infailibilă, menită a revoluţiona propulsiunea vaselor: se înfigeau pe punţi nişte enormi cilindri verticali, cari se învârteau sub acţiunea vântului, punând astfel în mişcare vasul. Autorul spera ca aceste rotoare să alunge definitiv depe suprafaţa mărilor „învechitele" moduri de propulsiune.

In 1924, a fost echipat primul vas cu aceste hidoase burlane; el a navigat câtva timp — am uitat să spunem că avea un motor pentru punerea în mişcare a rotoarelor, care suplea probabil deficinţelor invenţiei — apoi nu s'a mai vorbit de el. Peste câţiva ani, s'a simţit nevoia unei noi experienţe, şi astfel a fost sluţit în acelaş mod vasul *Barbara,* care a colindat lamentabil cam toate porturile Europei, exemplu plutitor al perseverenţei teutone!

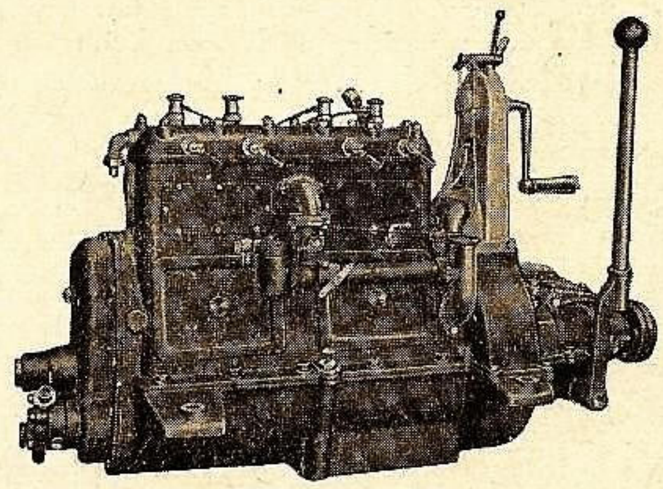
De curând, se pare că neamţul inventiv s'a convins de inutilitatea burlanelor lui, căci citim într'o revistă străină că vasul a fost definitiv transformat în vas-motor, schimbându-şi chiar şi numele în *Birkenau* (de ruşine probabil).

Actualmente vasul navigă în mod cinstit, burlanele au fost vândute ca fer vechi, invenţia a căzut în „baltă" iar inventatorul reflectează probabil la vre-o nouă „invenţie".

Sic transit gloria rotori!

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine.



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS
pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi
Motorul interior Penta 3½—7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7—10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10—15 PS tip L4
Motorul interior Penta 16—24 PS tip A4
Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă la nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 310/50

PENTA MOTOR

Tot ranfluarea submarinelor înecate

In numărul trecut al revistei am pomenit de invenţia unui italian din Genova, ce pretinde a putea ridica la suprafaţă vasele scufundate, indiferent de adâncime.

Ni se aduce însă ştirea că în Franţa s'a găsit un modest mecanic, care a şi purces la experienţe cu aparatul său. A realizat deocamdată un submarin în miniatură, în chioşcul căruia poate încăpea o persoană. Submarinul are la extremităţi două rezervoare, cari pot fi umplute cu apă, manevrându-se din afară vanele respective. Inventatorul se instalează în chioşcul ce conţine mecanismul său secret, de afară se umplu rezervoarele cu apă, submarinul se duce la fund şi după câteva minute reapare la suprafaţă, fără ca apa să fi fost evacuată. Originalul inventator refuză a-şi desvălui secretul înainte de a convinge oficialitatea de eficacitatea invenţiei sale şi a-i da astfel o valoare comercială.

In curând i se va pune la dispoziţie submarinul *Roland Morillot,* vândut pentru demolizare şi cu el se va putea face o experienţă de scufundare, imitând perfect realitatea.

Jugoslavia are un muzeu maritim.

Atât de activa Ligă Navală Jugoslavă, după ce a dăruit Marinei de război frumosul vas-şcoală *Jadran,* a înjghebat la Split un muzeu maritim, împărţit în mai multe secţiuni, cari prezintă Marea Adriatică sub toate aspectele: geologic, economic, istoric, politic, apoi fauna, istoria navigaţiei, etc.

Ar trebui ca acest exemplu să fie un imbold, dacă realizarea vecinilor noştri la Varna nu e suficientă să ne umple de invidie şi de... să spunem regret.

Cupa Harmsworth.

Am descris, într'un număr trecut, cum a decurs lupta pentru această cupă, între cele două şalupe cu motor, *Miss America* şi *Miss* Britain III, iar în numărul din Decembrie trecut, am relevat că *Miss B. III,* condusă de Scott Payne, a realizat, în mare, viteza de 100,183 n. Pentru anul viitor se anunţă participarea unui al treilea concurent: *Miss Canada,* pilotată de J. R. Ardiel; ea va avea un motor cu 32 de cilindri şi va fi pusă în curând în construcţie.

Noile căi navigabile ale Rusiei Sovietice.

Cel de al doilea plan quinquenal (1933—1937), dă o atenţie deosebită desvoltărei căilor navigabile interne, cari chiar în vechea Rusie jucau un rol important în economia naţională (a se reaminti Luntraşii depe Volga!).

Se vor continua lucrările canalului Volga-Moscova, lung de 127 de km., cari prezintă dificultăţi de execuţie mult mai mari decât ale Canalul Panama. In curând se vor începe lucrările canalului Volga-Don, de 100 de km., care va face să dispară cel mai mare inconvenient al Volgei: vărsarea într'o mare închisă, Caspica. Cum el va fi legat şi de canalul Marea Albă-Marea Baltică, în 1937 vasele vor putea trece din Marea Albă în Marea Mediterană traversând teritoriul Sovietic.

Reamintim că s'a terminat nu de mult canalul Marea Albă-Marea Baltică (227 km.).

Nostromo

Expoziţia Transoceanică Argentineană

Guvernul Argentinean a hotărât amenajarea unei expoziţii flotante pe transatlanticul Gelria de 21.000 tone care din Martie până în Decembrie 1934 va face ocolul lumei.

Expoziţia va parcurge 80.000 km. în 140 zile de navigaţie expunând în 160 zile, în 32 ţări şi 56 porturi.

Această expoziţie transoceanică, expunând în atâtea ţări şi porturi, va face cunoscute produsele prime, manufacturate, bogăţia şi industria Argentineană, aducând prin aceasta un preţios concurs relaţiunilor comerciale dintre pieţele de consumaţie ale străinătăţii şi cele de producţie ale Argentinei.

Expoziţia va fi acompaniată şi de un număr mare de turişti — expozanţi sau nu.

In urma propunerii d-lui Teodor Lavrov — un Român care ne face cinste peste Ocean — fost elev al şcolii de marină din Constanţa, şi actualmente Preşedinte al Societăţii Piloţilor râului La Plata, membru al Sindicatului Experţilor Navali, membru fondator şi al Consiliului de Direcţie al Ligii Navale Argentiniene şi membru al Ligii Navale Române, Gelria e posibil a atinge şi Constanţa în August 1934.

Mirth

Marina comercială bulgară îşi sporeşte unităţile

Marina comercială bulgară şi-a mărit parcul său de vapoare cu încă două unităţi, pe cari Soc. bulgară de Navigaţie cu sediul la Varna, a reuşit să le achiziţioneze.

Chestiunea era în discuţie de mai bine de doi ani, ministerul de finanţe refuzând la început să acorde devizele necesare.

Faţă de condiţiunile extrem de avantajoase însă, pe cari zisa societate le-a obţinut de rândul acesta, zisul minister a încuviinţat operaţiunea.

Cele două vapoare cumpărate sunt *„Felix Fraissinet"* şi *„Louis Fraissinet",* proprietatea Soc. franceze Fraissinet din Marsilia, care a desfiinţat linia sa de navigaţie în Marea Neagră, în urma înnecărei unui din vasele sale *„Jacques Fraissinet"* acum trei ani în portul Burgas, astfel că suszisele ei vase nu-i mai erau utilizabile. Din cauza aceasta le-a şi vândut pe un preţ redus şi anume: *Felix Fraissinet,* cu preţul de 1.100.000 franci francezi cuprinzându-se în acest preţ şi toate reparaţiile, inovaţiunile, instalaţiile şi frigorifere, etc., cari au costat peste 60.000 frs. fr. iar al doilea, cu preţul de mai puţin de 500.000 frs. fr.

Condiţiunile de plată, pentru primul au fost: 20% la facerea contractului, 40% după 6 luni, iar restul de 40% după 9 luni. Plata până acum s'a făcut prin „compensaţiuni".

Aceste vase sunt destinate a servi linia occidentală, Marsilia, Barcelona, etc., pentru exportul, în primul rând a vitelor bulgare.

Primul din vasele cumpărate, care a fost botezat *Principesa Maria Luiza* a şi sosit în Portul Varna, celui de al doilea nu i s'a dat încă noul nume.

Iată detaliile de construcţie asupra acestor vase: *Felix Fraissinet* tonaj brut 3821, neto 2287, clasificaţia 100 A. I. helicea de oţel, are 2 punţi, instalaţie electrică, T.F.F. Data construirei 1919, în şantierul Privence, Port de Bouc. Lungimea (în picioare) 355,5. Lărgimea 46.6, pescaj 22.6, maşină cu triplă expansiune, trei cilindri, diametrul pistoanelor 22,41 şi 67,43½ forţă 296 c. p.

Louis Fraissinet este aproape identic, tonaj brut 3838, net 2296, helicea de oţel, 2 punţi, instalaţie electrică T.F.F. Construit la 1914 la acelaş atelier. Lungimea 353,5, lărgimea 46,6, adâncime 23.1, maşinele triplă expansiune, 3 cilindri.

Grecia trimete o expoziţie flotantă în Orient

Citim în *Uebersee:* Grecia va trimete un vas, amenajat ca expoziţie-târg de mostre, să viziteze următoarele porturi din Levant: Alexandria, Port-Saïd, Jaffa, Cypru, Rhodos, Kalymnos, Istanbul şi Salonic. Iată un lucru pe care ar trebui să-l imităm şi noi, căci sunt câteva pieţe pe cari suntem ameninţaţi să le pierdem, din cauza concurenţei ce ne fac alte ţări, plasate în condiţiuni mai puţin favorabile decât noi. Exemplul Suediei, care exportă în Palestina scânduri pentru ambalarea portocalelor, credem că este concludent.

Spre o unificare a regulelor de navigaţie

Dela adoptarea meridianului dela Greenwich, de către Franţa se poate spune că s'a făcut prea puţin progres în realizarea unei unificări în regulele de navigaţie; afară de Olanda şi Japonia, cari au adoptat sistemul metric pentru redactarea hărţilor marine, renunţând la sistemele lor naţionale, nu se poate menţiona nimic.

Obiecţiunea de căpetenie ce o aduce Anglia -- căci ea este principalul adversar al unei reforme — este colosala cantitate de hărţi ce ar avea de modificat, în cazul unei reforme, deci o cheltuială extraordinară.

Iată însă că de curând s'a realizat un acord asupra a două puncte, acord subscris şi de englezi: 1) pe viitor direcţiile nu vor mai fi indicate faţă de cele patru puncte cardinale, în carturi, ci în grade, începând dela 0⁹ (Nord), în sensul acelor unui ceasornic. Nu se va mai spune de aci înainte: S 30⁰ E ci 120⁰ şi aşa mai departe. 2) Pe viitor, comenzile la cârmă nu se vor mai da ca în timpul vechei marine cu vele — când echea era directă şi se dădeau comenzi inverse direcţiei ce trebuia dată vasului; cu noul sistem, pentru a se veni în tribord, nu se va mai spune „cârma la stânga", ci pur şi simplu „cârma tribord" sau cârma la dreapta".

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Compania *Peninsular and Oriental Steam Navigation* a comandat la şantierele *Wickers* un pachebot de 23.000 tone, 192 m. lungime, 25 m. lat. Această companie are 3 mari pacheboate cu propulsiune turbo-electrică, revenind acum prin această nouă comandă, nu se ştie încă dece, la propulsia prin turbine cu angrenage.

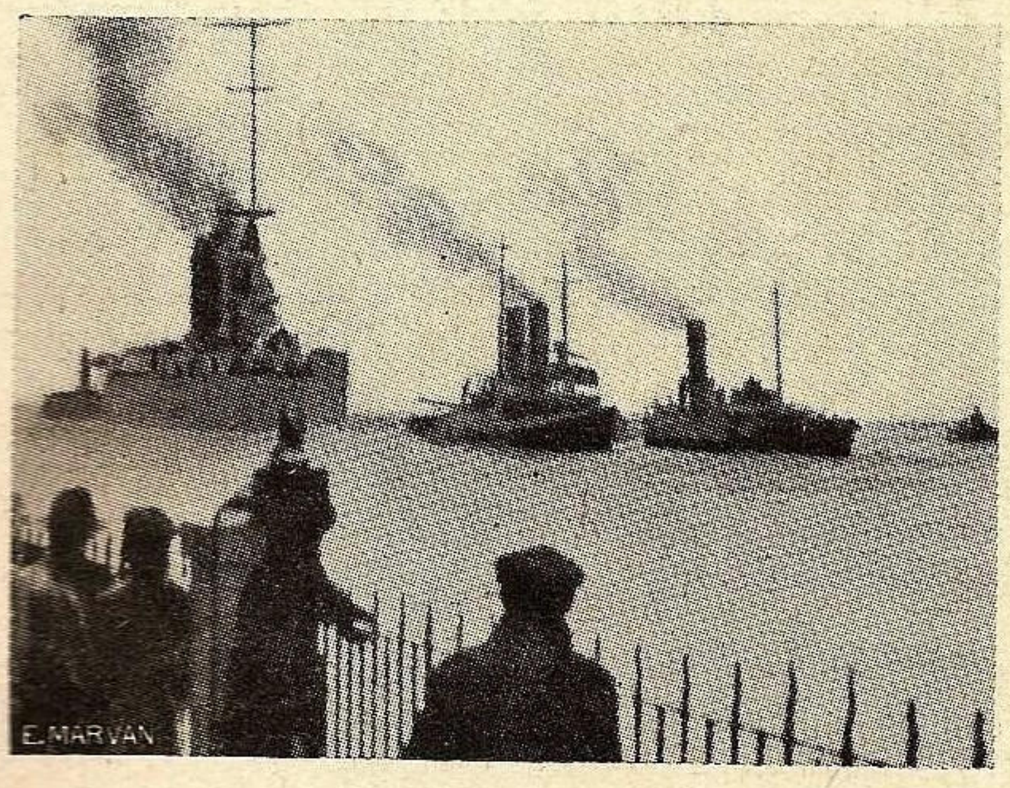
☐ Tranşa 1934 a programului naval, va cuprinde după câte se afirmă :

2 crucişătoare a 9.000 tone ;
2 crucişătoare a 5.200 tone (sau de 7.000 tone);
1 portavion a 10.000 tone ;
16 distrugătoare ;
4 sloops ;
2 submarine de croazieră ;
4 submarine costiere ;
2 vase diverse.

☐ In cursul anului curent vor fi lansate următoarele 6 crucişătoare, aparţinând programelor 1931 şi 1932 : *Ajax, Arethusa, Galatea, Amphion, Phaeton* şi *Apollo.*

☐ La 16 Ianuarie a fost lansat la Barrow submarinul *Severn* (de 1805/2860 tone) de acelaş tip cu *Thames,* lansat în 1931, (v. No. 10/1933 al rev.) şi cu *Clyde,* care va fi lansat la 15 Martie.

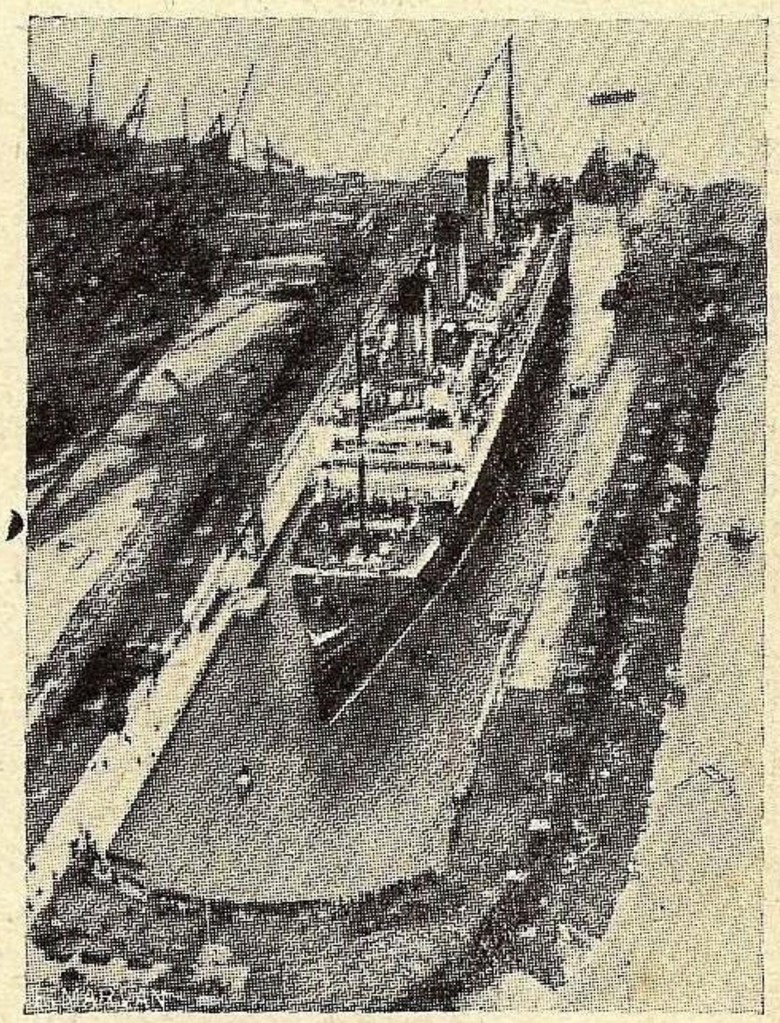
☐ In dimineaţa zilei de 12 Ianuarie, dreadnoughtul *Nelson,* pe când eşea din Arsenalul Portsmouth, spre a se pregăti de plecare



Eşuarea lui Nelson

pentru Antile, a eşuat la eşirea din port, cu maree coborândă ; cu toate că i-au venit în ajutor cele mai puternice remorchere ale portului, el nu a putut fi dezeşuat decât seara. Examinat în Arsenal, vasul a fost găsit indemn şi a plecat imediat să ajungă escadra ce se găsea în drum.

☐ In vederea punerei în serviciu a marelui transatlantic al Companiei Cunard, aşa numitul *Super-Cunarder,* s'a hotărât, odată cu începerea lui în şantier, să se construiască un mare bazin, în care acest gigant al mărilor să poată fi carenat. Ori, construcţia vasului a suferit întârzierile ştiute pe când aceea a bazinului a fost terminată la timp. Bazinul, care are aproape 400 m. lungime, a fost inaugurat, nu de mult, de transatlanticul *Majestic.*



Transatlanticul Majestic în noul bazin

☐ Am descris în numerele precedente vedetele torpiloare franceze şi am citat şi vitezele ce acestea au atins ; socotim util a da azi şi caracteristicile vedetelor similare britanice : lungime 16.75 m., 2 motoare cu 950 HP., cari dau o viteză de 45 mile (circa 83 km.). Sunt armate cu 2 torpile, aparate fumigene şi au T.F.F. ; sunt construite în şantierele Thornycroft.

☐ In cei trei ani, 1931—32—33, Anglia a vândut 576 nave totalizând 2.188.982 tone br.

In 1931, 172 nave totalizând 570.654 tone br. ;în 1932, 167 nave=645.862 tone br. ; în 1933, 237 nave=972.466 tone br.

Din cele 237 nave vândute în 1933, 23 nave=59.160 tone au fost cumpărate de Finlanda, 130 nave=540.626 tone br. de Grecia, 16 nave=44.010 tone br. de Panama şi 15 nave=59.524 tone br. de Jugoslavia. Majoritatea au fost vândute pentru demoliţiune, dar sunt totuşi întrebuinţate în navigaţie în special de Grecia.

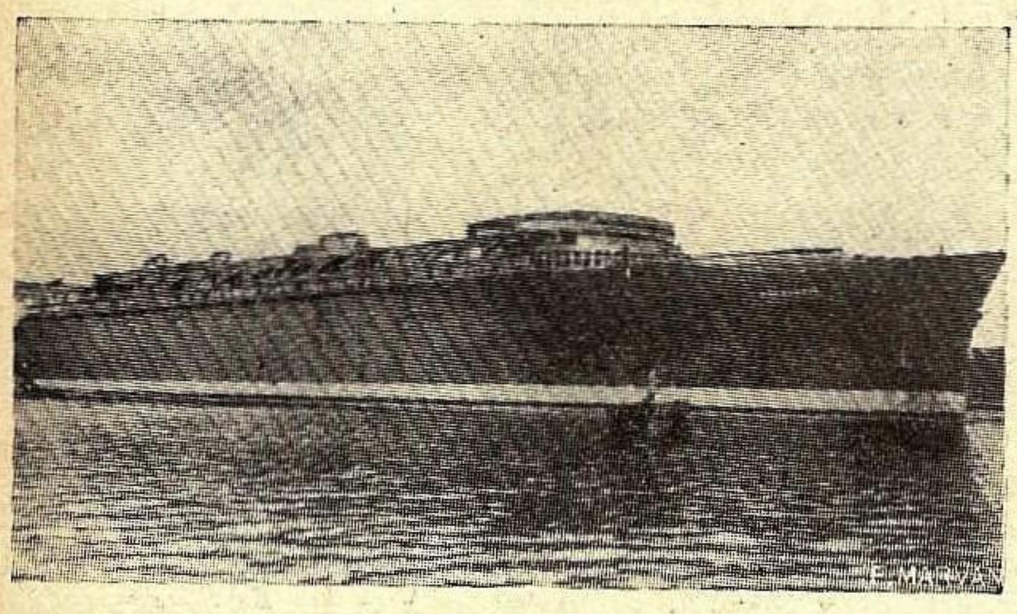
FRANŢA

☐ Patronul bărcei de salvare din Camarat, care comandă imbarcaţiunea de 14 ani şi este posesorul mai multor medalii de salvare, a fost făcut Cavaler al Legiunei de Onoare. Această înaltă distincţiune se acordă în Franţa extrem de greu, şi numai pentru fapte meritorii, aşa că decorarea umilului pescar capătă o valoare excepţională. Câte eşiri cu barca de salvare, pe groaznicele fur-

tuni ale oceanului, câtă trudă, dar mai cu seamă câte vieţi omeneşti salvate răsplăteşte această distincţiune.

☐ Navigatorul solitar, celebrul Alain Gerbault, se găseşte actualmente în insula Hiva Oa, din arhipelagul Marchizelor, unde a ajuns după o traversare de circa 3.200 mile, venind din insulele Galapagos.

☐ Crucişătorul *Metz* (ex *Königsberg)* de 5.300 tone şi datând din 1916, va fi radiat din lista flotei pentru a fi vândut ; el consumă foarte mult combustibil.



Aspectul actual al transatlanticului La Normandie

☐ Arsenalul marinei a comandat o grue flotantă de 250 tone în vederea terminării lui *Dunkerque*. Comanda a ocazionat multe comentarii pentrucă construcţia aparatelor de ridicare propriu zise a fost dată uzinelor germane D. E. M. A. G. şi Maschinenfabrik Augsburg din Nürnberg. Braţul mobil al gruei se va putea ridica la 80 m. deasupra apei, va şi aşezată pe un flotor de 61 m. lung şi 31 m. larg (lăţimea lui *Dunkerque)* calcă 3 m. Preţul 14 mil. franci. Va fi gata în Iulie 1935, adică când *Dunkerque* va fi eşit din bazin.

☐ La probe, crucişetorul Algerie a dat 32 noduri la o putere de 86.000 H. P. în loc de 31 nod la 84.000 H. P. cât prevedea contractul.

☐ O misiune de ingineri Ruşi, a vizitat şantierele navale din Lorient şi St. Nazaire în vederea unei documentări technice şi comerciale.

ITALIA

☐ Vasul *Artiglio,* specializat în scoaterea la suprafaţă a tezaurelor înecate, va reîncepe în primăvară operaţiunile pentru recuperarea aurului din epava vasului *Egypt,* scufundat lângă Brest.

☐ Sportmanul italian Theo Rossi de Montelera a realizat recordul mondial de viteză de 97.663 km. pe oră cu hidroglisorul său *Ardea* prevăzut cu un motor Isotta Fraschini de 220 HP.

☐ Şantierele italiene prin perfecţionările technice ce au adus construcţiilor navale şi-au atras şi îşi atrag mereu noi construcţii din străinătate.

Astfel Argentina a comandat 2 crucişetoare de 6500 tone şi 2 submarine, iar Grecia 4 distrugătoare de 1500 tone.

Guvernul se forţează de a găsi de lucru tuturor şantierelor astfel că până acum aceste şantiere pot compta pe construirea a 120.000 tone — fără nave de război — care le vor ocupa pentru 2 ani.

POLONIA

☐ Revista „Motorship" din Ian. a. c., dă câteva din caracteristicele noilor pacheboate poloneze comandate în Italia despre care s'a vorbit în numărul din Ianuarie. Vor avea 156.97 m. lungime la linia de plutire, 21,23 m. larg, 14.000 tone, viteză la probe 20 nod., motoare Diesel Sultzer în 2 timpi şi simplu efect, auxiliare electrice. Vor putea lua 800 pasageri. Chila primului va fi pusă în Martie 1934 şi a doua în Iunie 1934. Va costa fiecare 60 milioane lire italiene şi vor fi predate de Cantieri Riuniti dell'Adriatico în 1935.

☐ Guvernul polonez a hoătârt construirea a unui şantier la Gdjnia.

In urma elaborării unui program de mărire a flotei de război şi comerciale — majoritatea tonajului comercial 1 milion tone în 20 ani — şi tonajului de război — 100.000 tone în 10 ani — va fi construit în acest şantier.

☐ Bumbacul necesar industriilor noastre ne vine prin Polonia, parcă noi n'am avea vapoare. Ca să vedeţi cantitatea de bumbac importată de noi, Cehoslovacia, Austria, Ungaria, etc., prin *Gdynia* dăm statistica aceasta.

In 1931 s'a importat prin *Gdynia* 6000 tone bumbac, în 1932, 26.700 tone, iar în 1933, 77.500 tone.

☐ In Ianuarie a. c. s'a lansat nava *Lech* destinată serviciului Gdynia-Anglia, comandată de Soc. de navigaţie Polonă-Engleză.

☐ In 1933 traficul portului Gdynia a atins 6.221.850 tone din care 5.232.160 tone la export, 869.260 la import şi 120.430 cabotaj. Faţă de 1932 s'a mărit cu 100% la import, 20% la export şi 100% la cabotaj.

ST. UNITE

☐ Se svoneşte că se va construi un nou transatlantic care va fi sensibil identic cu *Mauretania* şi *Washington.* Construcţia — livrabilă în 1935 — ar fi fost hotărâtă în urma succesului acestui tip care dela punerea lui în serviciu — August 1932 şi Mai 1933 respectiv — au transportat peste 35.000 pasageri.

☐ In curând se vor pune pe cală — conf. programului din 1933— portavioanele *Yorktown* şi *Enterprise* de 20.000 tone deci mai mari ca *Ranger* (13.700 tone, 29.5 nod., 76 avioane, 1434 ofiţeri şi echipaj, cost 19 mil. dolari fără avioane), care va intra în serviciu în 1934.

☐ La 16 Decembrie a fost lansat crucişătorul *Astoria,* al 15-lea şi ultimul din crucişătoarele de 10.000 tone puse în şantier între 1927 şi 1930.

☐ In conformitate cu Tratatul dela Washington, guvernul Statelor-Unite a avizat pe cosemnatari că unul din cele 4 crucişătoare din noul program, armate cu piese de 152 mm. va fi prevăzut cu o punte de zbor.

RUSIA

☐ Moto-nava *Krim* a inaugurat serviciul direct regulat Odesa-New-York, la fiecare 65 zile.

☐ Grupul importatorilor de lemnărie din Anglia a încheiat cu Rusia un acord pentru furnizarea unei mari cantităţi de lemn rusesc în 1934.

☐ Canalul ce leagă M. Baltică de M. Albă, început în Noembrie 1931 şi terminat în Iunie 1933 a fost inaugurat. Distanţa dintre Leningrad şi Arhangelsk altădată de 2840 Um. a fost scurtată la 674 Um.

Canalul compus din 12 ecluse are o foarte mare importanţă pentru viitorul comerţului de lemnărie căci prin acest canal lemnăria va putea uşor şi eftin fi adusă la Leningrad şi de aci trimisă pe pieţele străine.

Marea Albă e unită acum cu Baltica şi Caspică.

OLANDA

☐ A fost depus în Cameră un proect de scăderea taxelor de pilotaj cu 20% pentru navele ce frequentează porţiunile olandeze.

TURCIA

☐ Guvernul turcesc pare a fi în tratative cu un consorţiu american pentru a face din Samsun un port modern.

Din ţară

☐ In cursul lunei Ianuarie a fost la Viena o conferinţă de navigaţie la care au participat delegaţii societăţilor din Austria, Germania, Ungaria şi S. M. R., şi care s'a ocupat de unele modificări în convenţia referitoare la traficul direct Dunăre-Orient şi prelungirea acestui trafic şi în 1934.

☐ Dăm mai jos, pe pavilioane, tabloul vaselor intrare în portul Constanţa în 1933 faţă de 1932.

PAVILIONUL VASELOR	1933		1932	
	No. de intrări	Tonaj Reg. net	No. de intrări	Tonaj Reg. net
Român	195	451431	193	291002
Italian	340	942498	321	928776
Englez	240	635579	224	682610
Olandez	63	189424	45	122888
American	15	64022	18	75908
German	71	230800	49	141741
Francez	25	72380	23	65941
Grec	109	215756	75	160408
Norveg.	159	675935	156	669047
Egiptean	23	36712	13	25566
Suedez	6	24804	28	77846
Turc	23	47646	25	4668
Persian	5	1180	—	—
Spaniol	7	23099	21	59070
Belgian	5	25694	13	58421
Bulgar	5	3712	1	14
Iugoslav	6	22539	7	20717
Danez	6	27111	4	16063
Polon	24	41558	8	3480
Peruvian	4	7533	—	—
Danţig	3	15637	13	77464
Finlandez	1	5105	1	5166
Ungar	7	26072	1	2538
Portughez	7	25991	—	—
Total	1349	3812169	1245	3488774

După cum se vede traficul pe 1933 e în creştere faţă de 1932, iar pavilionul naţional ocupă locul III-a în intrări de vase şi IV în tonaj.

Vizita distrugătorului Turc „Zafer"

In noaptea de 1 Februarie a. c. la ora 1.30 a intrat în Constanţa venind dela Istambul, distrugătorul turc *Zafer*, având la bord pe Excelenţa Sa Tevfic Ruşdi Bey, Ministru de Externe al Turciei, venit la noi pentru întrevederile cu d-l N. Titulescu, ce aveau să ducă mai târziu la încheierea Pactului Balcanic.

Distrugătorul acostează la ora 2.30 în faţa vămei, trimiţându-se ca ofiţer de legătură pe d-l Lt. Mitescu D.

Excelenţa Sa se ambarcă în trenul special la ora 3.30.

Intre orele 10.30—11.30 Comandantul Superior Turc Căpitan de Fregată Said şi Cpt. de Corvetă Mitat Bey fac vizite la Comandamentul Marinei, Divizia de Mare şi Escadrila de Distrugătoare.

La ora 16 distrugătorul părăseşte portul mulţumind prin radio d-lui Amiral Bălănescu de primirea făcută.

Zafer este construit în Italia în 1931, deplasament 1800 tone făcând parte din un grup de 4 distrugătoare.

Este armat cu 4 tunuri de 120 mm., 3 tunuri AA. pompom de 4 cm. şi 2 mitraliere A.A. Instalaţie de fire-director.

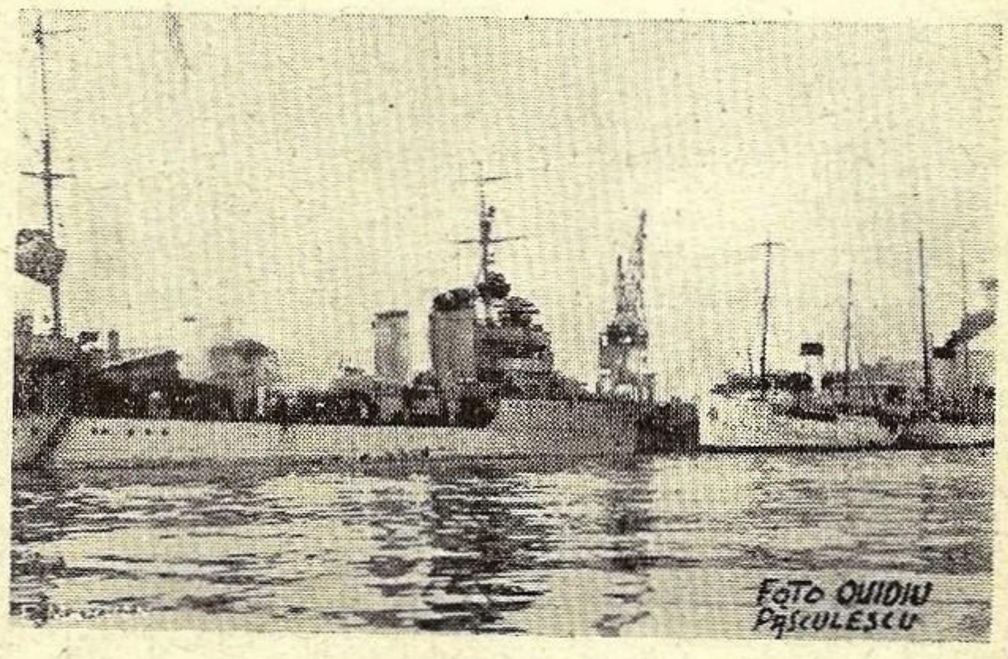
2 tuburi triple lans-torpile de 533 mm. în ax.

Pot lua 40 mine şi 21 grenade antisubmarine.

Are aparate de produs fum. Aparatul propulsor este constituit din 2 turbine Parson 50.000 H.P., care dau navei 41 noduri.

Echipaj 12 ofiţeri, 37 maiştri, 150 oameni trupă.

Lt. GHEZZO EDUARD



Distrugătorul turc Zafer în portul Constanţa

Dela secţia de propagandă a L. N. R.

Tinerimea universitară a trimis Legaţiunei Belgiene cu ocaziunea morţii regelui Albert următoarea telegramă:

Luăm parte la marea durere suferită prin pierderea aceluia care a fost marele rege Albert şi vă rugăm de a primi expresia profundelor şi sincerilor noastre regrete.

Tineretul universitar al L. N. R. Preşedinte, Ing. Daraban. Directorul Propagandei, H. Mark.

La această telegramă s'a primit următorul răspuns:

Domnule Preşedinte,

Am fost foarte mişcat la condoleanţele pe care mi le-aţi adresat în numele Tineretului Universitar al L. N. R. Partea pe care aţi binevoit să o luaţi la marele doliu a Belgiei va mişca inima tuturor compatrioţilor mei.

V'aş rămâne obligat, d-le preşedinte, dacă veţi binevoi să fiţi pe lângă Tineretul Universitar al L. N. R. interpretul viei mele recunoştinţe, rugându-vă de a primi asigurările consideraţiunei mele cele mai distinse. Ministrul Belgiei Guillaume.

☐ In adunarea comitetului Secţiei de Propagandă L.N.R. „Comandor Eug. P. Botez" a fost cooptat ca membru d-l Valeriu Tebeica, Directorul O. C. T. „Prietenii Mării".

☐ Secţia de propagandă a L. N. R. „Comandor Eug. Botez" înfiinţată în Focşani de către d-l Ing. N. Daraban şi H. Marc a ţinut o şedinţă publică în localul prefecturei Duminică 28 Ian. a. c.

D-l N. Daraban preşedinte ales al secţiei aduce omagii memoriei lui I. G. Duca.

D. T. Pascu vice preşedinte expune activitatea secţiei dela înfiinţare 21 Dec. 1933 până azi, şi face un îndemn la muncă către membrii.

D-l G. Gabor directorul propagandei dă citire unui program de lucru pentru 1934 şi comunică că membrii Ligii vor face de Paşte o excursie în Egipt.

Recenzie

HECTOR C. BYWATER: Les Marines de guerre et la politique navale des nations depuis la guerre.

Editura Payot publică această nouă lucrare a eruditului scriitor maritim Hector Bywater în traducerea impecabilă a lui J. B. Gau-

Marea exercită o influenţă directă şi aproape totdeauna decisivă asupra mersului evenimentelor politice. (Georges Leygues)

treau (corespondentul cunoscutei reviste „Naval and military record"). Este o lucrare amplă, documentată, extrem de interesantă şi scrisă în stil atrăgător; este o carte care nu trebuie să lipsească din bibloteca marinarilor şi a celor ce vor să înţeleagă liniile mari ale politicei de după războiu a principalelor puteri mondiale. Lucrarea nu păcătueşte decât prin aceea că a fost tradusă în franţuzeşte abia trei ani după apariţia în original şi ca atare unele detalii în ceiace priveşte programul construcţiilor navale, nu mai corespund. Interesul cărţii constă însă în claritatea şi obiectivitatea cu cari expune autorul marile probleme navale şi politice de după războiu şi în special după conferinţa dela Washington.

Pentru prima oară punctul de vedere englez cu privire la scopurile politicei navale ale Marei Britanii, dificultăţile practice de cari se isbeşte ea în prezent şi drepturile maritime a diferitelor naţiuni, sunt tratate în adevărata lor lumină, clar, sincer, detaliat şi complect.

Citind această carte, ne dăm seama că marea continuă a domina relaţiunile între oameni şi că tot ea este aceea care conduce istoria. Tridentul bătrânului Neptun este încă sceptrul lumii. E explicabil deci că geniul uman întrebuinţează toată forţa sau toată şiretenia de care este capabil, pentru a-l păstra sau a-l răpi.

Autorul începe prin a arăta importanţa crescândă a puterii navale şi rolul mării în răsboiul mondial. Pune la punct chestiunea flotelor ofensive şi defensive. Arată influenţa aviaţiei asupra desvoltărei şi compunerei flotelor.

Explică popularitatea submarinului prin aceea că se vede în el mijlocul de a ţine în şah navele de linie. „Atât timp cât această credinţă va subsista, — spune autorul — „nu va fi nici o şansă să se obţină abolirea submarinului prin înţelegerea internaţională. Ţările cari nu sunt destul de bogate pentru a avea flote cuirasate, sunt cele mai hotărîte să nu abandoneze niciodată o armă care reprezenta singurul lor mijloc de apărare contra unei agresiuni de mare".

Deşi costul navelor se ridică la 4 miliarde, întreţinerea anuală variază între 250—300 milioane, totuşi Anglia nu renunţă la construcţii noi, mastodonţi de circa 49.000 tone cu 9 tunuri×406 mm. sau 450 mm.

Construcţia lor a fost întreruptă prin acordul dela Washington, care pune capăt acestei politici greşite şi costisitoare, întrucât Iutland a demonstrat că nu în totdeauna nava cea mai mare este şi aceia care are cea mai mare putere combativă.

Cu aceiaşi competenţă autorul tratează toate problemele navale principale ale Angliei şi a celorlalte mari puteri. El constată insuficienţa politicei „One power-standard" pe care este forţată să o urmeze Anglia în prezent.

Un capitol întreg este consacrat studiului tipurilor de nave ce compun flota actuală a Marei Britanii. Crede că dispoziţia artileriei principale în prova pe tipul „Nelson" constitue o mare greşeală, întrucât nava nu poate trage cu artileria principală în sectorul pupa.

Insistă asupra importanţei numărului crucişetoarelor uşoare necesare protecţiei comerţului Britanic şi preconizează utilizarea pe o scară mai mare a vedetelor torpiloare care se pot lua şi la bordul navelor mari.

In ceiace priveşte apărarea imperiului colonial englez crede că dominioanele şi posesiunile ar trebui să concure, creindu-şi flote proprii după exemplul Australiei.

Autorul demonstrează că, crearea Bazei Navale dela Singapore a înăsprit relaţiile între Anglia şi Japonia care cu toată distanţa mare de insulele Nipone (2900 mille), ar avea motive de îngrijorare dat fiind că Singapore nu e decât la 1600 mille de Formosa.

Aceiaş importanţă acordă Anglia şi Bazei Navale dela Malta care este însă foarte vulnerabilă în atacurile aeriene, ceiace e de mare importanţă în cazul unui conflict cu Italia sau Franţa.

Supremaţia maritimă şi cursa înarmărilor navale între Anglia şi Statele-Unite nu-şi are rostul, întrucât eventualul adversar al acesteia din urmă se desemnează a fi Japonia, iar interesele şi zona de influenţă a Americii sunt în Pacific.

Conferinţa dela Washington, cu toate rezultatele sale incomplecte, este de mare importanţă: *pentru prima oară în istoria lumii, un acord internaţional limitează înarmările.*

Cu aceiaş competinţă şi claritate sunt tratate problemele marinei Statelor-Unite şi a Japoniei; politica navală a Franţei cu vastul ei program de submarine; politica navală a Italiei şi a puterilor navale secundare.

Iar pentru a termina, examinează problema limitărei armamentelor navale în viitor, conchizând că „nici Anglia şi nici o altă putere nu mai poate deţine o supremaţie absolută pe mare. Aşa fiind, este preferabil ca întreaga situaţie navală să fie stabilizată prin aranjamente internaţionale, decât să se continue cursa înarmărilor navale, atât de costisitoare".

Această lucrare a lui Bywater este atât de substanţială încât trebuie să recunosc că este imposibil a reda în cadrul unei recenzii toate chestiunile extrem de interesante ce abundă în fiecare capitol. Nu-mi rămâne decât să o recomand cu toată convingerea camarazilor şi tuturor celor ce se interesează de lucrurile în legătură cu marea.

Lt. H. POPOVICI

Educaţia marinărească în şcoli

Intr'un număr de anul trecut al revistei „Morski Zgovor" organul de propagandă al Ligei Navale Bulgare, se exprima părerea de rău că în şcoli nu se face propagandă marinărească. Constatarea aceasta era să o facem şi noi, dacă întâmplarea nu ne-ar fi pus în faţa a două cazuri care dovedesc că la noi s'a înţeles de unii profesori rolul mărei şi al Dunărei.

Ambele cazuri s'au petrecut la liceul „Gh. Şincai", — dar avem convingerea că nu este unicul liceu din ţară care să dea o asemenea instrucţie integrală elevilor şi am dori ca membrii Ligei Navale să ni le-aducă la cunoştinţă, spre a le face cunoscute pe tot cuprinsul ţării.

I. La ultimele teze de geografie unul din subiecte a fost: *„Rolul apelor în propăşirea României"*, d. Mitru, profesorul respectiv spunând elevilor că le pregătise un altul tot atât de interesant *„Cum s'ar putea face navigabile râurile din România"*.

II. Ne-a căzut în mână „Manualul de limbă română" clasa I-a de d. *C. Botez*, inspector şcolar şi *Gh. Nedioglu*, directorul liceului Gh. Şincai.

Cu o plăcută surpriză am descoperit dragostea şi interesul pe care autorii cată a-l răspândi printre elevi.

La pag. 195 şi 197 sunt redate două bucăţi *„Plutaşii Bistriţei"* de Carmen Sylva şi *„Cu plutele pe Bistriţa"* de Al. Vlahuţă, care după explicaţii au următoarea încheere:

„Prin ce însuşire stârnesc plutaşii Bistriţei admiraţia noastră? *Este vre-o legătură între această dibăcie a lor şi faptul că din ei se recrutează cei mai buni marinari ai flotei noastre militare şi comerciale?"*

La pag. 244 după *„O călătorie în Egipt"* de Radu D. Rosetti, cu explicaţii asupra nomenclaturei marinăreşti (geamandură, debarcader, milă, etc.) se dă spre compunere *„vaporul Dacia"* după o ilustraţie a acestei nave în Bosfor.

Incheerea compunerei este: *„Ce simţiţi când vedeţi colosul acesta de fier, care despică mândru valurile, purtând drapelul românesc peste mări şi ţări?"*

La pag. 259, după bucata *„Plecarea"* de Jean Bart, i se pune în faţa elevului tabloul *„Marina"* de pictorul D. Ştiubei şi i se cere o compoziţie, care are ca încheere: „Ce simţiţi în faţa marinei pictorului Ştiubei? *Vă inspiră aceste vase, pe care flutură tricolorul românesc, încredere în puterea de apărare a ţării noastre, împotriva atacurilor duşmane pe mare?*

Ne oprim aci pentru a scoate în relief pe lângă faptul că se pune sub ochii copiilor din clasa I secundară bucăţi de literatură mari-

nărească, cu vocabularul necesar, şi acela că se înfiltrează, prin compuneri la care mintea copilului e pusă să muncească, ideia unei —puteri naţionale maritime.

In numărul viitor vom vorbi de manualul de cl. II-a, deocamdată Liga Navală Română îşi exprimă toată mulţumirea faţă de cei doi autori care au înţeles rostul şi rolul marinei în viitor.

Moş Delamare

Reviste primite

LE YACHT No. 2.651: *Bugetul marinei pe 1934;* No. 2.652: *Industria maritimă,* Franţa este singura ţară care aplică în marina comercială regula celor 8 ore de lucru, ceeace măreşte cheltuelile de exploatare a vaselor; No. 2.653: *Marina Poloneză,* avântul maritim al Poloniei este demn de reţinut; din Gdynia, un mic port de pescari având în 1918, 300 de locuitori, a reuşit a face un port cu o populaţie de peste 50.000 locuitori, având toate amenajamentele moderne şi ale cărui basine au *12 metri* adâncime şi un trafic care a atins 8½ milioane tone în 1931; No. 2.654: *Balizarea coastelor,* se încearcă o unificare internaţională a balizărei.

ITALIA MARINARA No. 1: *Armistiţiu în lupta pentru viteză din Atlanticul de Nord?* Intre 1930 şi 1935 va atinge limita de vârstă o serie întreagă de mari transatlantice şi se pune chestiunea care va fi politica de urmat în ce priveşte construcţia vaselor destinate a înlocui pe cele scoase din uz.

RIVISTA NAUTICA NAVALE No. 1—2: *Scăderea tarifelor Canalului de Suez.* Compania Canalului anunţă în mod oficial că dela 1 Aprilie, vor fi scăzute astfel: pentru vase încărcate, 5,75 Fr. Aur/tonă; pentru vase pe lest, 2.875 Fr. Aur/onă.

UEBERSEE No. 2: *Navigaţia germană în Sud-Estul Europei,* un articol care respiră amărăciune şi regrete din cauză că Germania nu mai poate apăsa tutela ei economică asupra acestei regiuni, aşa cum o făcea înainte de război.

DIE YACHT No. 1, 2, 3, 4, 5: Articole interesând yachtingul german.

NAUTICA Noembrie: *Vapoare şi veliere,* a murit oare navigaţia cu vele? viitorul ne-o va spune.

REVISTA DE IGIENA SOCIALA No. 1, IV.

BULETINUL CAMERELOR DE COMERŢ ŞI INDUSTRIE, No. 12, an. VIII.

LA ROUMANIE ÉCONOMIQUE, No. 11—12, an. VIII.

NATURA, No. 1, an. XXIII.

ROMANIA PITOREASCA, No. 6—7, an. I. Printre alte articole, relevăm *Coasta de argint* de d. Prof. Raşcu şi *Delta Dunării* de d. P. Creţoiu.

REVISTA POMPIERILOR, No. 1, an. VI.

BULETINUL DEMOGRAFIC AL ROMANIEI, No. 1, an. III.

REVISTA INFANTERIEI, No. 1, an. XXXVIII.

SATUL, No. 39, an. IV.

INVĂŢĂMÂNTUL PROFESIONAL, No. 8—12, an. XI.

LUMEA NOUĂ, No. 1, an. III.

CURIERUL CERCETAŞILOR COHORTEI GRIVIŢA, No. 2, an. II.

ARPA, No. 1, an. II.

LUPUL DE ARGINT, No. 23, an. III.

PESCĂRIA ŞI PISCICULTURA, No. 12, an. IV.

REVISTA ADMINISTRAŢIEI FINANCIARE, No. 75, an. 8.

MAREA.

BULETINUL B. C. A., No. 1, an. IV.

MORSKI SGOVOR No. 8/1933. Menţionăm: Helgolandul Bulgar. Flota de răsboi a Jugoslaviei. *No. 9/1933:* Criza navigaţiei se discută la reuniunile internaţionale; Intâlnirea regală de pe Dunăre. *No. 10/1933:* O privire retrospectivă.

BULETINUL P. C. A. No. 2/934. Ce a realizat regia P. C. A. dela înfiinţare până în prezent; Porturile şi serviciile de navigaţie pot funcţiona cu un serviciu pur de Stat?

Bibliografie

H. DERVIN: *Notes pratiques sur la construction des bateaux en bois,* (40 frcs.) partea I: cocă, acastilaj, armament etc.

ANNUAIRE DU BUREAU DES LONGITUDES PE 1934 (un volum de 480 pagini, ed. Gauthier Villars, 15 frcs.) cuprinde un rezumat al tuturor cunoştinţelor omeneşti; are 5 capitole principale: 1) calendar, 2) pământul, 3) astronomie, 4) măsuri legale şi monezi, 5) date fizice şi chimice. Are expunerea diverselor calendare, indică poziţia relativă a astrelor, măsurile şi greutăţile legale, franceze şi străine, tonajul vaselor şi măsurătoarea, densitatea mineralelor şi pietrelor preţioase, optică, acustică, analiza aliajelor industriale şi îngrăşămintelor, compoziţia medie a vinurilor, berei, cidrului etc.

Ca în toţi anii mai conţine şi câteva comunicări ştiinţifice asupra unor chestiuni actuale; anul acesta are 4: 1) condiţiile de posibilitate ale fotografiei stelelor, în lumina zilei, la munte; 2) contribuţia Portugaliei la studiul geografiei; 3) distribuţia telefonică a orei şi ceasornicul vorbitor al Observatorului dela Paris; 4) cea de a V-a Adunare generală a Uniunei Geodezice şi Geofizice la Lisabona, în Septembrie 1933.

LA GUERRE SOUS LES MER, *E. Delage.* Edit. B. Grasset.

LES AVENTURES DES CAPITAINES CHRISTIANSEN. Tradus de Lt. C-dor *Réné Jouan.* Edit. Payot. Preţul 18 fr. fr.

O interesantă călătorie a cititorului prin regiunile Capului Horn, bancurile Flandrei, Africei orientale, pe bordul unui velier, a navelor de război germane şi a avionului DO-X.

Cei doi fraţi Christiansen au fost în timpul răsboiului din cei mai populari marinari ai Germaniei.

Redacţionale

† Camil Nicolae Gheorghiu, ing. abs.

Tineret chinuit de grele valuri ale vieţii, tineret curat în gânduri şi simţire, tineret patriotic şi 'nsetat de bucuria ţării sale, primeşte ca jertfă pe unul din fraţii tăi! Nu şovăi! Ai tot curajul! E tot

ce-ţi putem oferi. A murit la postul de onoare; nu în albastra mare, nu sfîrtecat de obuze, ci aci în pace, în jurul bucurii, al lutului negru şi-al pietrelor moarte. S'a stins luptând pentru ideia sfântă

ce-o are orice marinar patriot, fără să fie el nîsuşi un locuitor al mării. S'a stins luptând în slujba Patriei, pe care a iubit-o până la fanatism.

A fost unul din fondatorii Secţiunei de Propagandă a Tineretului din Liga Navală Română. Gândul lui curat şi frumos a înţeles rolul imens ce-l va juca în folosul Ligei o secţie a tineretului. Veşnic chibzuiam cum am putea da toată amploarea acestei secţii, şi sfaturile lui logice şi practice ne luminau calea. Ultima oară l-am văzut la şedinţa de comitet din 25 Februarie 1934, când bolnav grav a luat parte şi ne-a spus ultimele lui cuvinte. Peste o săptămână trăsnetul morţii l'a răpus. Să ne rugăm lui Dumnezeu să-l aibă 'n pază!

Camil Nicolae Gheorghiu s'a născut în oraşul Botoşani la 5 Decembrie 1908. Clasele I-a şi II-a primară le-a făcut la şcoala Evanghelică din Bucureşti. Clasa III-a şi a IV-a la Focşani. Liceul l'a făcut complet la Sf. Sava, unde s'a distins şi unde era iubit de toţi profesorii şi colegii lui. In anul 1928 se înscrie la Facultatea de Litere şi Filozofie, dar atras de ştiinţele aplicate, după un an se înscrie la Facultatea de Ştiinţe, secţia Chimia Industrială. Prin nobilul lui caracter reuşeşte iute să-şi capete simpatia tuturor colegilor şi prin felul de a se explica la examene, pe a profesorilor. Astfel ajunge membru în comitetul Soc. Stud. Institutului de Chimie Agricolă şi Alimentară.

In afară de Universitate. — Lucrează ca membru activ timp de doi ani de zile, prin conferinţe şi lucrări de laborator, la şcoala civilă de gaze de luptă şi protecţia populaţiei civile.

Ajunge membru marcant în comitetul de conducere al Tineretului Naţional Liberal Org. Centrală. Este delegat împreună cu alţi doi colegi la Secretariatul Organizaţiei, unde depune o muncă supraomenească. Ia parte la congresul Tineretului Naţional Liberal şi aduce în comisia industrială, al cărei membru permanent era, lucrări originale.

In Societatea Radio-Club-Român era secretar de şedinţă.

Inrolat în rândurile cercetaşilor, prin caracterul lui nobil şi frumoasele lui purtări a fost la înălţimea titlului.

Era inteligent, filosof, bun critic şi totdeauna împăciuitor, iubind pe toţi şi făcând numai bine.

S'a stins sărmanul în seara zilei de 5 Martie 1934, la o săptămână dela ultima lui prezenţă în comitetul T. L. N. R., lăsând în urma lui lacrimi, durere şi desnădejde.

NICÒLAE DARABAN, ing. abs.
Preşedintele Secţiunei

☐ *Lt. Popescu-Veveselu.* *„Potenţialul de război"* interesant dar nu e în spiritul revistei. Tendinţa generală, chiar şi legile în vigoare, sunt pentru românizarea în toate întreprinderile, chiar şi cele particulare, a personalului.

„Mormântul unui sburător" cadrează minunat la una din revistele aeronautice, nu navale.

☐ In No. 1 din Ianuarie în care se publică constituirea secţiei de propagandă a L. N. R. din Focşani, s'a omis a se trece numele d-lui Gigi Gabor, directorul propagandei secţiei Focşani.

In acelaş loc se corectează numele de V. Stănescu-Dunăre în V. Stănescu-Putna.

☐ Articolul *„Vaporul din pădure"* din No. 1, anul III, are semnătura d-lui Ap. Culea care din eroare s'a omis a se pune.

☐ Facem cunoscut că *d-l Dumitru Chinovescu* nu a fost şi nu este însărcinat de către L. N. R. cu încasarea cotizaţiilor dela membrii. D-sa a încasat pe d-l Teodoru din Câmpina cu 600 lei fără a avea vre-o calitate.

Incasarea cotizaţiilor se face numai de către încasatorii însărcinaţi de noi şi care posedă în acest scop împuterniciri legale şi legitimaţii.

☐ Facem cunoscut tuturor iubitorilor de mare şi sporturilor de mare că L. N. R. este în posesiunea unei oferte a unei Case de construcţii de bărci care a furnizat ambarcaţiuni şi Yacht-Clubului Snagov. In preţul ofertei intră costul ambarcaţiunei, lada de ambalaj şi fractul până la orce port al Dunărei. Cei ce doresc informaţiuni suplimentare, să se adreseze L. N. R. expunându-şi cât mai amănunţit cererile. Pentru răspuns a se anexa mărcile poştale respective.

Ell. N. — Intenţiune lăudabilă, strâmtorile versificaţiei însă sunt greu de trecut.

Plut. maj. Mândru. — Plugusorul delicios, dar s'a cam înăme̦ţit pe drum. Va apare în numărul pe Decembrie viitor.

Convocare

Conform art. 20 din statutele Ligei Navale Române se convoacă adunarea generală ordinară pe ziua de Duminică 25 Martie 1934, ora 10½ a. m. la cercul militar din Bucureşti.

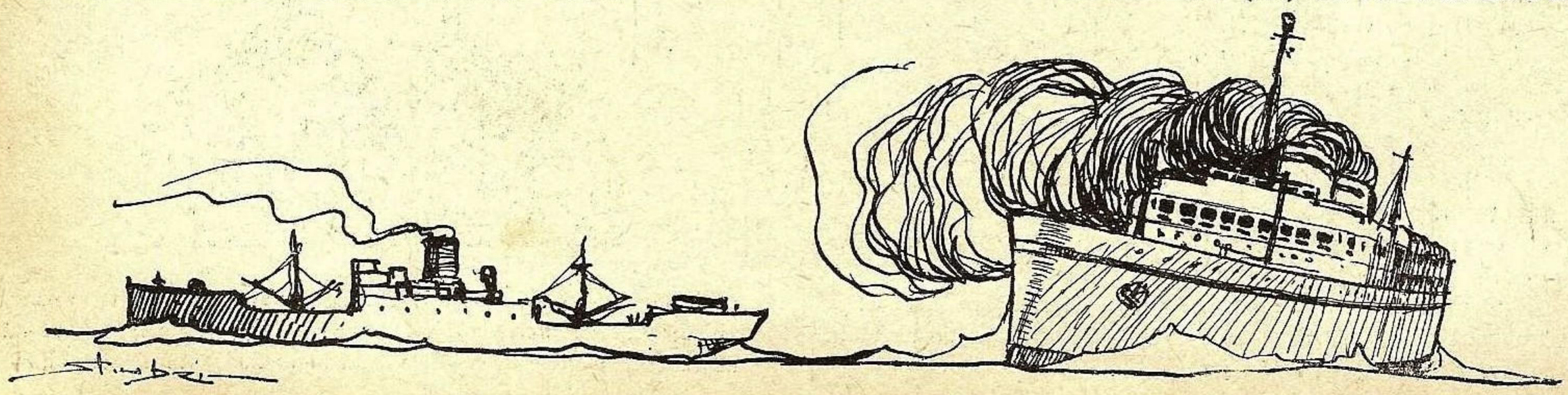
Adunarea va delibera şi hotără asupra următoarelor chestiuni.

La ordinea de zi:

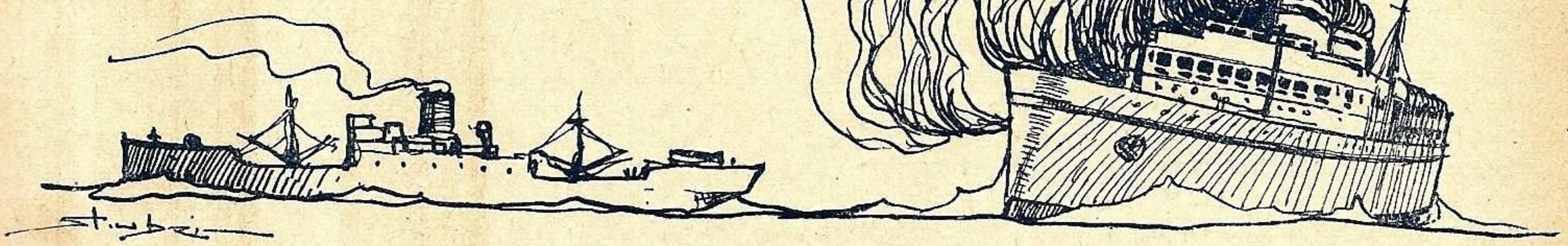
1. **Darea de seamă a activităţii**
2. **„ „ „ financiară**
3. **Descărcarea consiliului de gestiunea anului 1933**
4. **Stabilirea cotizaţiei anuale (art. 60)**
5. **„ cotei secţiilor (art. 52)**
6. **Numirea cenzorilor (art. 45).**

V. Preşedinte,
C. Amiral (ss)I. COANDĂ

Secretar general,
Comandor (ss) A. NEGULESCU



România maritimă și fluvială
Nr. 4 - aprilie
1934



In jurul naufragiului de la Constanţa

Naufragiul dela Constanţa e încă în mintea tuturor. Din relatările ziarelor însă, opinia publică putând trage concluziuni nu tocmai precise, vom reda, după actele oficiale puse la dispoziţie atât de Comandamentul Marinei, cât şi de Inspectoratul Porturilor, peripeţiile acestei drame, din care va reeşi :

1) Că marinarii noştri şi-au făcut datoria de-aşi expune viaţa lor spre a o salva pe a altora cu un avânt care a atras admiraţia şi mulţumirea străinilor, — în speţă a oficialităţii şi presei italiene.

2) Că lipsa mijloacelor de salvare nu se poate atribui societăţei „Salvamar", a cărei fiinţă nu are decât 9 luni şi de abia e în perioada de organizare şi strângere de fonduri.

Dar... să urmărim evenimentele.

CUM S'A PUS PE USCAT VASUL „SANTONI".

Vasul petrolier „Santoni" sub pavilion italian din compania „Genovezi Scopinichi et Co.", având un tonaj de 5252 tone registrer, un echipaj de 25 oameni, o vechime de 25 ani şi asigurat pentru 20.000 Lire sterline, a plecat în ziua de 2 Martie crt. din portul Batum, unde încărcase 7.500 tone gazolină, navigând cu o viteză de 11 noduri.

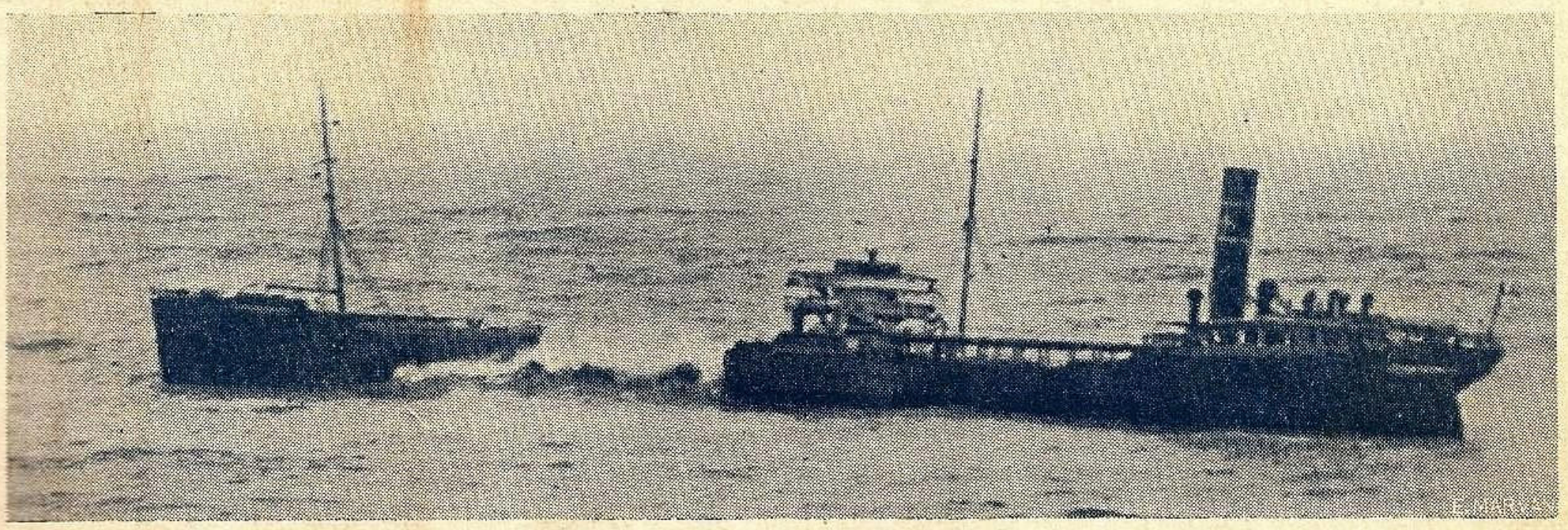
După o traversare de 3 zile şi 3 nopţi, pe un vânt de N. şi o mare foarte rea, ajunge în faţa Constanţei în ziua de 5 Martie ora 8.30—9.

Din cauza mării demontate pilotina portului neputând eşi în larg, comandantul a întors vasul în spre Sud, făcând circa ½ oră, după care reia drumul spre Constanţa, întorcând spre uscat, adică sub vânt şi sub val, împingându-l spre coastă. In momentul când întoarcerea a fost aproape executată şi urma doar să ia capul spre farul Constanţa, vasul a atins fundul, în dreptul punctului Sud de Vii, la 3500 m. de farul Carol I.

„Santoni" — devenit jucăria valurilor, primeşte continuu lovituri în fundul său. Abia atunci se fundariseşte ambele ancore de către ofiţerul I şi şeful de echipaj. Intre 10h—10h20m. — parte din echipajul aflat la prova, pentru manevra ancorelor, abia are timpul să se strecoare la pupa prin pasarela care uneşte extremităţile vasului. Imediat după trecerea lor puntea se bombează în sus cu pasarelă cu tot, catargul se rupe, târând după el antena postului de T.F.S.

Se aud trosnituri grozave, tablele, coastele longitudinale şi nituri sar, vasul se îndoae, apoi se rupe în două exact în dreptul comendei — prova vasului acum fiind complect separată de restul vasului.

Comandantul lui „*Santoni*" d-l Carlo de Galateo pentru a evita un incendiu a ordonat stingerea focului dela căldări, — iar apoi a ordonat deschiderea valvulelor de fund dela tancurile de gazolină. Prin această măsură spera să uşureze vasul (?) — dar cum emanaţiile gazolinei evacuate, ar fi axfixiat oamenii cari ar fi recurs la salvare prin înot, — s'a ordonat reînchiderea valvulelor. După ce s'au luat toate aceste măsuri, Comandantul a încercat să ridice moralul echipajului asigurând că nu este nici un pericol, că vasul astfel aşezat, oferă suficientă siguranţă.



Cum valurile invadau o parte din vas, iar loviturile continuau cu acelaş sgomot impresionant — iar prova ruptă — alături de vas, continua a fi balansată şi lovită de pupa — acest spectacol a impresionat până la panică o parte din echipaj — cari în pierderea oricărui calm, au sărit în barca de salvare din bordul babord, spre mal, sub vânt.

Astfel, fără ştirea Comandantului au trecut în barcă bucătarul, un picolo şi un asistent de punte. Panica a fost mărită de accesul de groază a unui camerier. Comandantul, implorat de aceştia cât şi o parte din echipaj — a adunat oamenii şi a dat permisiunea numai celor prea tineri şi la o parte din acei mai bătrâni să se salveze cu barca la mal — cu condiţiunea ca barca să fie condusă de ofiţerul I şi mec. II-lea, iar la rame să treacă şase voluntari. Această permisiune a fost dată în urma insistenţei acestora şi în urma temerei de o nouă ruptură a vasului, ţinând cont că partea rămasă avea lungimea de 60 metri şi prezenta un punct slab, în dreptul coferdamului, unde s'ar fi putut rupe a doua oară.

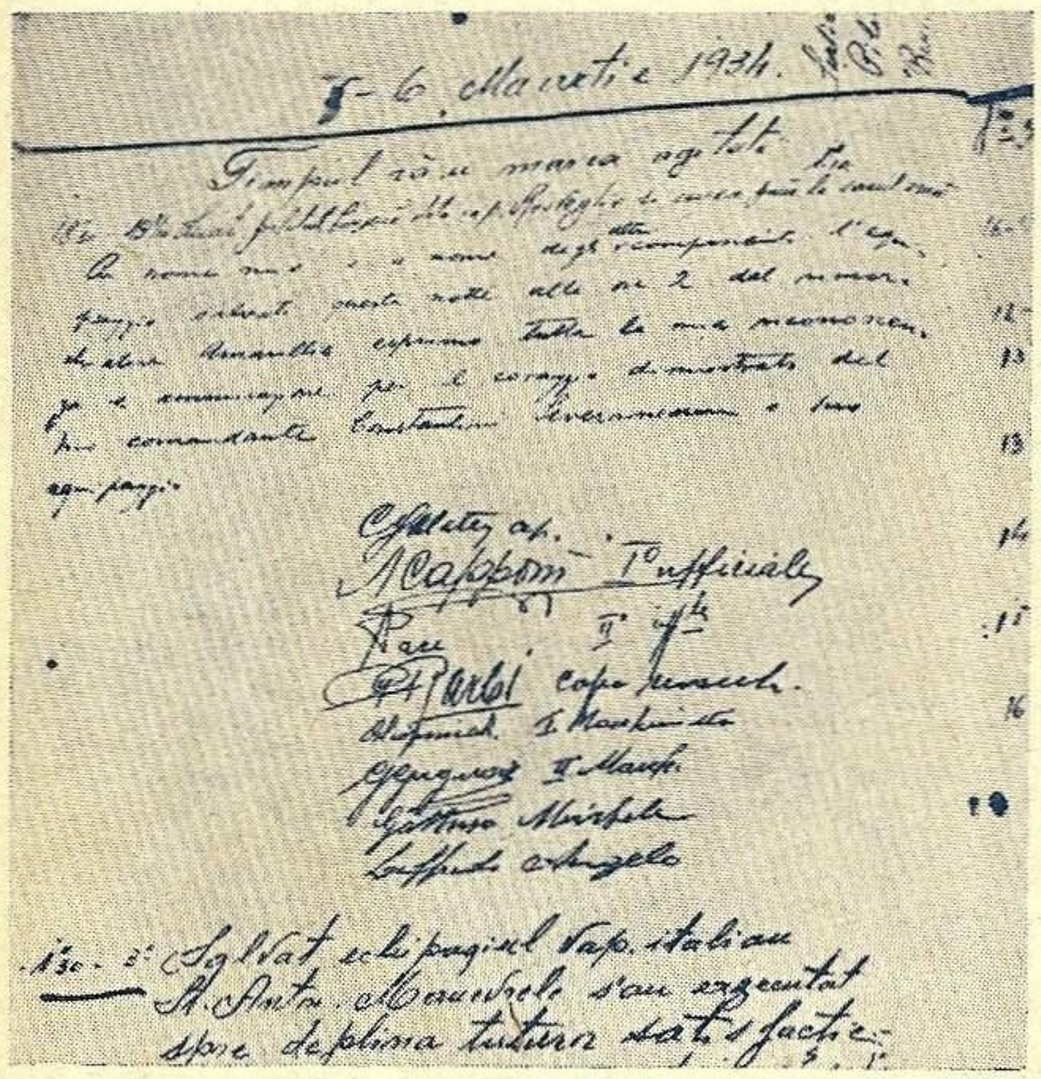
Astfel în barcă au luat loc 16 inşi — de prova bărcii s'a legat o

parămână care urma să fie dusă la mal şi pe care urma să se instaleze sistemul de salvare de dute-vino. La un moment dat, un val enorm pătrunzând prin spărtura dintre cele două părţi ale vasului — acest val s'a revărsat, clătinând barca în balansuri vertiginoase.

Cum aceasta a mărit şi mai mult panica celor din barcă, camerierul, care se afla la prova, disperat, cu un cuţit a tăiat şi ultima legătură cu vasul — barca rămânând complect degajată de bord, iar pe parâmele dela grui rămânând agăţaţi ofiţerul I şi ofiţerul mecanic, care au revenit pe navă.

In această situaţie barca porneşte cu 16 oameni aproape toţi îmbrăcaţi şi cu cisme, dar toţi cu colaci de salvare.

Până la jumătatea drumului spre uscat, aproximativ 200 m., barca navigă perfect cu prova în val. Deodată însă un val enorm de fund se răstoarnă peste barcă, smulgând din ea pe toţi oamenii, sub ochii camarazilor rămaşi pe vasul care oferea pentru moment suficientă siguranţă: unii sunt tîrîţi de val la mal, şi iar readuşi de valuri frământând corpurile lor de stânci şi fund. Câţiva agăţaţi de barcă şi-au lepădat în apă cismele şi au pornit înot la mal, unde cad extenuaţi de frig şi epuizare. Trei abia au puterea să se ridice şi cad apoi morţi.



Mulţumirile scrise de către comandantul şi echipajul lui „Santoni" pe Jurnalul de Bord a lui „Amarillis"

Cei opt rămaşi în valuri sunt definitiv pierduţi.

Din 16 plecaţi cu barca, 11 sunt morţi!

La ora 11h.30m. o jumătate de oră după accident, au sosit la faţa locului Comandorul Popescu, Căpitanul Portului, ofiţerul Antoniu Nita şi pilotul Bondar unde au găsit pe ţăranii din împrejurimi, cari dădeau ajutoare la 2 marinari valizi, 2 cari abia se mai târau şi la alţi 6 muribunzi.

Au fost luaţi imediat cu maşina şi transportaţi la spital.

Ofiţerul Antoniu Nita şi personalul Căpităniei Portului, au reuşit a mai scoate din valuri, cadavrele a 2 marinari şi a radio-telegrafistului.

INCERCARI DE AJUTOR ŞI SALVARE.

Cum pe epava mai rămăsese 9 ofiţeri şi marinari s'au încercat a le veni în ajutor.

Astfel pilotina *„Duca"* a Construcţiei Portului a încercat a eşi — la fel şi salvatorul *King-Lear* — dar marea demontată au silit ambele vase să renunţe.

La această dorinţă de a veni în ajutorul celor sinistraţi a concurat şi Marina de Răsboiu.

D-l Amiral Comandant al Marinei şi d-l Comandant al Diviziei de Mare au plecat la faţa locului instituind un pichet de prim ajutor, compus din 12 marinari, submaestrul militar Iosif Gheorghe, Mănescu Gh. şi Medic Locot. Rădulescu Mihail, cu cele necesare postului de ajutor (păturі, medicamente). In urmă s'a adus *proectoarele Marinei* — cari au luminat permanent epava.

Apariţia echipei de ajutor, precum şi iluminarea epavei au adus o considerabilă ridicare a moralului.

Astfel în primul rând această echipă a reuşit să descopere şi să scoată la mal două cadavre — din echipajul lui „Santoni" — iar apoi datorită proectorului puternic a înlesnit mult operaţiile de salvare făcute cu remorcherele portului, la ora 3h.15m. în noaptea următoare.

Spre seară la orele 18h.30m. vântul trecând la Vest, Cpt. maritim Popescu Petre, a eşit din nou cu pilotina „G. Duca", având la bord şi pe Comandantul vasului italian „Celio" din aceiaşi companie cu „Santoni", pe şeful de echipaj şi un ofiţer asistent. După multe peripeţii, în care Comandantul Popescu a făcut cele mai iscusite manevre, reuşeşte să se apropie la 20 m. depărtare de epavă şi lansează o rachetă de salvare care a fost prinsă. Prin o neînţelegere a celor dela vasul eşuat cari au scăpat parâma, abia s'a putut salva un singur om, marinarul Baroni. Acesta când a fost ridicat pe pilotină plângea.

Incercarea d-lui Petre Popescu, pe o mare cu valuri grozave, pe întuneric, cu remorca bărcei prinsă la elicea pilotinei e demnă de a fi dată pildă.

A DOUA INCERCARE DE SALVARE

Vremea tinzând a se calma, Direcţia portului respectiv d-l Ing. V. Cotovu hotăreşte ca salvarea celor rămaşi să se facă la ziuă la ora 5 în condiţiuni sigure, cu remorcherul „Tomis" cu stabilitate la mare, nu „Amarilis". Marina îşi propunea a contribui la salvare prin zori de zi cu canoniera „Dumitrescu" şi 2 bărci mari.

Dar comandantul de remorcher *Severineanu* în dorinţa de a reda liniştea celor dela vas cu un ceas mai devreme, din proprie iniţiativă pleacă spre vasul eşuat pe remorcherul „Amarilis" având la bord şi câţiva marinari voluntari cu d. Burlan, preşedintele soc. „Marea".

„Amarilis" sosit la epavă acostează pe o mare mai potolită, iluminat de proectorul Marinei — reuşeşte a salva restul de opt oameni din echipaj — ultimul coborând Comandantul lui „Santoni".

Astfel Severineanu mai norocos, cu toate că vasul său „Amarilis" nu are stabilitate şi cu toate că în neastâmpărul ruliului, îşi îndoae copastii, balustrăzi, totuşi persistă şi salvează conducând în port cu un ceas mai de vreme pe supravieţuitorii de pe „Santoni".

Comandantul şi echipajul lui „Amarillis"

Contrar celor anunţate în presă Comandantul de remorcher Severineanu nu a fost pedepsit, ci i s'a atras doar atenţia că cercarea sa putea reuşi după cum însă putea da şi greş aducând surprize neplăcute şi triste atât pentru salvatori cât şi pentru cei salvaţi.

După ce remorcherul a terminat aceste operaţii s'a ridicat şi postul Marinei de ajutor, care a stat de veghe 18 ore incontinuu.

ECOURI DIN PRESA STREINA.

Această dramă maritimă, care a îndoliat Marina întreagă, a găsit ecou puternic în presa italiană. In marea lor durere, Italia prin jurnalul „Corierre dela Serra" din 6 Martie 1934, are cuvinte de laudă pentru autorităţile noastre care au conlucrat la salvare — remarcând în deosebi concursul dat de Marină, — încercarea de salvare a pilotinei „Ion Duca", ajutorul dat prin iluminarea cu proectoarele Marinei şi acţiunea Căpitanului Severineanu.

Locotenent GHEZZO EDUARD

*

Inainte de a încheia romantica dare de seamă, ne face o plăcută datorie a publica câte-va crâmpee din scrisoarea ce ne-a adresat-o d. Severineanu, comandantul remorcherului „Amarilis", — scrisoare sublimă prin simplitatea ei :

„Noi care formam echipajul ne-am hotărât cu rizicul vieţii noastre să mergem... şi am plecat la ora 1 noaptea".

„Am uitat de familiile noastre grele că rămân fără nici un sprijin şi ne-am gândit numai la datoria sfântă şi la ridicarea moralului Marinei Române din care facem parte".

„Astfel cu ajutorul lui Dumneue am dus la îndeplinire această expediţie".

Mai putem adăoga ceva ? Da ! Să dăm numele eroilor, în afară de comandant, *Ionescu M. N.*, şef mecanic, căsătorit şi cu 7 copii ; *Stan Gheorghe*, timonier, căsătorit, cu 4 copii ; *Iordăchescu Mihail*, timonier, căsătorit cu doi copii.

Deocamdată atât d. *Popescu Petre*, căpitanul remorcherului „G. Duca", cât şi d. *C. Severineanu*, de pe „Amarilis" au primit din partea Yacht Clubului Bucureşti câte un dar, — şi nu ne îndoim că şi alte instituţii vor răsplăti pe cei ce au cinstit numele de marinar român.

Moşul

Tratatele de Navigaţie dela Utrecht

(urmare din No. 1)

Articolul 21, stabileşte actele de bord cari trebue să însoţească încărcătura navelor :

1) Scrisorile de mare sau paşapoartele cari conţin numele, proprietatea şi deplasamentul navei, numele şi domiciliul căpitanului sau patronului vasului.

Acestea sunt de un singur tip şi vor fi alcătuite conform formularului din anexa tratatului; ele sunt valabile timp de un an.

2) Certificatele de marfă, conţinând descrierea mărfei, locul de încărcare, destinaţia şi — facultativ — numele proprietarului ei.

Ambele aceste acte sunt obligatoriu supuse vizei „ofiţerului loculuî" (Căpitanul de port) şi se vor arăta la cerere pentru controlul contrabandei.

Derogarea la articolul precedent e coprinsă în articolul 22, ce scuteşte de a purta actele de mai sus, navele supuşilor sau locuitorilor celor două regate aliate cari fac micul cabotaj sau intră într'un port fără intenţia de a descărca.

Autorităţile locale vor recurge la controlul actelor celor suspecţi numai dacă sunt indicii serioase că nava intenţionează să ducă mărfuri de contrabandă la inamic.

Articolul 23. In cazul bănuelii menţionate la art. 22. căpitanul navei e obligat să arate scrisoarea de mare şi certificatele de marfă descrise la art. 21,

Tratatul nu cuprinde nici o clauză care să dea drept armatorului sau căpitanului să protesteze, în caz când bănuielile s'au găsit neîntemeiate.

Controlul în mare al vaselor de comerţ de către cele de război sunt tratate în articolele 24 şi 25.

Primul din aceste două articole arată cum decurge formalitatea acestei vizite de control : Nava de război somează oprirea şi se opreşte ea însăşi la o bătae de tun spre a nu provoca „tot felul de dezordine" la bord. Apoi trimete „o şalupă cu 2—3 persoane" cari formează garda de prize. Garda cere căpitanului paşapoartele sau scrisorile de mare. După controlul acestora, „vasul comercial va avea libertatea să-şi continuie drumul fără a fi întru nimic molestat, vizitat, sau constrâns să-şi schimbe capul".

Numai în cazul când sunt indicii că vasul transportă contrabandă de război, articolul 25 prevede cererea şi controlul certificatelor de marfă.

Iarăşi nici o clauză privitoare la cazul când aceste indicii sunt neîntemeiate.

Continuând capitolul capturilor de război, e locul de a face observaţiunea că până la Utrecht, navele purtătoare de un încărcământ complect sau parţial de mărfuri adevărate sau bănuite ca fiind de contrabandă era supus unui tratament aproape arbitrar fără mari şanse pentru reclamant de a avea câştig de cauză în faţa instanţelor locale, în cazul cel mai fericit când acestea din urmă, consimţeau ca chestiunea să facă obiectul unei controverse juridice.

Tratatul de navigaţie din 1713 analizează cazurile de captură ce pot să se prezinte, da dispoziţiuni şi prevede sancţiuni în caz de procedeuri ilegale. Dar el nu neglijează de a considera navele celor doi aliaţi ca bucurându-se de un regim de favoare, care ia forma unui real protecţionism ce poate friza marginele chiar a unei ilicite incurajeri al traficului de contrabandă dacă el e făcut de navele franceze sau engleze cu condiţia respectărei formelor sau a retuşerei la nevoie a actelor bordului.

Aşa de pildă, în cazul numai când garda de prize a navei de curse constată, din actele bordului unuia din vasele de comerţ bătând pavilion francez sau britanic, prezenţa de mărfuri de contrabandă prevăzute la articolul 19 din Tratat, destinate unui port inamic, poate conduce vasul în faţa primei instanţe juridice a Ami-

ralităţei respective. Vasul impricinat se liberează totuşi imediat după constatarea făcută în mare de garda de prize, dacă căpitanul cedează navei de cursă marfa de contrabandă, încheindu-se actele necesare.

In nici un caz, garda de prize nu are drept de a deschide calele, a desface ambalajele sau butoaiele pentru control şi nici a-şi apropria cu forţa în total sau în parte mărfurile puse în cauză.

Mărfurile capturate sunt descărcate şi înregistrate de „judecătorii Amiralităţei" locului şi nu se pot confisca de cât în urma unei sentinţe date de Tribunalul de prize al Amiralităţei, format de „persoane în afară de orice bănuială şi cari nu sunt în nici un chip interesaţi în afacerea pendinte iar sentimentele lor vor fi conforme spiritului de justiţie şi echitate garantate de prezentul tratat".

Cele de mai sus formează obiectul articolelor 26 şi 30.

E de relevat că articolul 26 nu admite nici un alt procedeu de constatare de cât cel al examinării certificatelor ce specifică mărfurile aflate la bord. El dă impresia unei aprobări mutuale a celor doi aliaţi de a se preta jocului acestui comerţ considerat nepermis.

In schimb comerţul inamic trebue urmărit până la distrugere. Mărfurile, fără chiar a fi de contrabandă, aparţinând chiar unui supus al celor două regate aliate, vor fi capturate cu nava inamică, fără nici un drept de despăgubire, dacă aceste mărfuri nu au fost încărcate înainte de declararea ostilităţilor sau după declararea de război într'un termen bine determinat în tratat şi care e în funcţiune de distanţa ce separă locul de încărcare de cele două Metropole.

Aceste din urmă mărfuri vor fi restituite la cererea proprietarului, cu singura condiţie de a nu fi transportate — dacă sunt de contrabandă — în porturile inamice (art. 27).

Ultima derogare e justificată prin lipsa mijloacelor de rapidă informare a pieţelor de pe glob şi pentru a pune la adăpost comerţul mondial de eventuale conflicte ce ar putea naşte. E o importantă luare în consideraţie a elementului primordial „încredere" pentru refacerea comerţului.

Pentru asigurarea şi mai mult a regimului protecţionist camuflat de comerţ de contrabandă în favoarea supuşilor celor două state aliate, Ambasadorii Franţei şi Angliei vor avea drept, timp de trei luni dela pronunţarea primei instanţe, de a cere Curţei Regale respective de a dispune revizuirea sentinţei de confiscarea mărfurilor de contrabandă, pe motivul instrucţiei complimentare, a probei contrarii sau pentru stabilirea neîndoielnică dacă au fost interpretate exact dispoziţiunile tratatului de faţă. Mărfurile în cauză — afară de cazul că sunt supuse alterării — nu vor putea fi vândute sau definitiv confiscate de cât în urma sentinţei de apel sau după trecerea termenului de trei luni de la prima instanţă, fără a se fi cerut reluarea procesului. (art. 31).

Motive de revizuire se pot găsi uşor în conţinutul art. 28, care opreşte sub sancţiuni penale şi civile, personalul vaselor de război sau armate pentru cursa, de a molesta cât de puţin şi în orice fel personalul vaselor vizitate sau a face investigaţii printre echipaj, privitoare la încărcătură.

Şi ca complectare, articolul 29, cere — pentru a putea eventual face faţa despăgubirilor civile, prevăzute la articolul precedent — comandanţilor navelor de cursă o cauţiune ce se depune în faţa unui judecător competent, înaintea liberării brevetului de comandă sau a însărcinării sale speciale. Cauţiunea e de 1.500 Lire sterline sau 16.500 Lire „Tournois", cauţiune care se dublează dacă nava are un echipaj mai mare de 150 marinari sau soldaţi.

Tratamentul acesta special, ce deschidea poarta comerţului interaliat de contrabandă şi mai cu seamă celui englez, graţie situaţiunei sale insulare, coloniale şi resurselor comerţului său maritim, mai prevede încă o clauză încurajatoare, dând numai reclamantului drept de apel la instanţa superioară de prize. Comisarul public nu are acest drept dacă situaţia e defavorabilă statului, care trebue să o execute imediat restituind marfa sau atacând cauţiunea depusă. (Art. 32).

Articolul 34 acordă deplina libertate ambelor părţi de a-şi numi procurorii, avocaţii, experţii şi procuratorii şi a-şi aduna probele necesare pentru combaterea sau susţinerea litigiului.

Prizele nu se pot face de cât de navele însărcinate special de ambele guverne. Actele de piraterie vor fi urmărite şi pedepsite cu toată rigoarea, în ambele regate. Mărfurile de orice natură capturate de piraţi vor fi restituite proprietarului chiar dacă au fost vândute înte timp şi regăsite.

Vasele de război ale celor două regate vor urmări pirateria, predând imediat mărfurile prinse căpităniilor de port mai apropiate pentru retrocedarea lor, celor în drept. (art. 35).

Navele şi prizele făcute la inamic vor fi conduse la locurile destinate în instrucţiunile primite de comandanţii navelor Majestăţilor Lor şi de armatorii însărcinaţi special de ambele guverne (crucişătoare auxiliare), fără ca totuşi autorităţile civile şi militare să poată să le reţină, să le vândă, sau să dispuie contrar instrucţiunilor ce vor primi în acest scop. (art. 36).

Al doilea alineat al articolului 36 mai prevede un caz interesant: Vasele străine — indiferent dacă sunt inamice sau neutre — ce au capturat mărfurile vreunui supus al celor doi aliaţi nu se vor putea refugia în unul din porturile Marii Britanii sau Franţei, de cât numai în caz de timp rău sau mare rea. Azilul le e asigurat — în cazul inexistenţii unei convenţiuni speciale cu puterea al cărei pavilion e purtat de aceste vase — numai până la înlăturarea cauzei refugiului forţat.

Articolul 37 aminteşte alianţa strânsă ce va lega de-a pururi ambele regate si prevede o acţiune comună a celor două marine de război în contra oricăruia ce ar cuteza să captureze bastimente sau mărfuri aparţinând supuşilor Franţei şi Marei Britanie în apele, porturile sau râurile acestor puteri.

Articolul 38, care urma probabil să fie ultimul din tratatul de navigaţie anglo-francez, asigură ca alianţa între Inaltele Părţi Contractante nu va fi întru nimic turburată de oarecari contravenţii sau neobservaţiuni dintr'o parte sau alta a dispoziţiunilor acestui tratat. Din contră, alianţa va subsista „dans toute sa force", căutându-se remediul convenabil pentru înlăturarea inconvenientelor şi pentru repararea urmărilor unor eventuale contravenţiuni. Orice supuşi ale uneia sau celeilalte puteri, cari se vor face culpabili unei încălcări de principiu sau de fapt a dispoziţiunilor prezentului tratat vor fi aspru pedepsiţi.

Poate că acest din urmă avis sever de sancţiuni, face pe plenipotenţiarii Părţilor Contractante să creadă că nu au fost destul de riguroşi în articolul 28 de mai sus, faţă de echipagiile navelor de cursă, cu misiune de a urmări contrabandele de război, şi cred că e necesar de a termina tratatul de navigaţie şi comerţ cu un articol, al 39-lea, cu caracter ad-memoriam, menit să împiedice un eventual exces de zel din partea echipagiilor navelor de cursă cu ocazia vizitei unui bastiment al celuilalt aliat, în decursul investigaţiunilor, pentru constatarea caracterului mărfei transportate. Se lărgeşte şi mai mult deci poarta transporturilor ilicite.

Articolul e în continuare atât de sever vorbind de sancţiuni, că face aproape iluzorie, mai cu seamă pentru acele timpuri, însăşi misiunea de căpetenie a vasului de cursă în faţa pavilionului aliat. Iată textul ultimului aliniat, cu ortografia de atunci:

„Et s'il paroit que le Capteur aura usé de quelque espèce de torture sur le Maître ou l'Equipage, ou autres se trouvant à bord d'un Vaisseau appartenant aux Sujets de l'une ou l'autre Partie, en ce cas non seulement, le Vaisseau avec les personnes, Marchandises & Elffets quelconques seront d'abord relâchez & remis en liberté sans aucun delai; mais aussi ceux qui seront trouvez coupables d'un crime si énorme, ou qui y auront été accessoires, seront punis trés-rigoureusement, selon qu'un tel crime le merite. Et S. M. B. & le R. T. C. s'engagent mutuellement de faire en sorte que cela se fasse exactement sans aucun respect de personnes.

(Va urma) Căp. Comandor N. STERIOPOL

PAGINA DE INIŢIERE

CUM SE MIŞCĂ O NAVĂ

Primul mijloc de transport pe apă utilizat în omenire a fost copacul rupt de furtuni şi purtat de apele ce au inundat ţinuturile locuite de premergătorii omului. Atunci când vorbim de începuturile navigaţiei, trebue să ne ducem cu gândul la începuturile rasei omeneşti, la timpurile acelea preistorice, pentrucă acolo în timpurile îndepărtate îşi are origina această navigaţie ce ne dă acum confortul şi luxul pe care rare ori îl găsim la uscat. Spuneam mai sus că primul mijloc de navigaţie au fost copacii purtaţi de ape, de cari în mod instinctiv, datorită instinctului de conservare, s'au agăţat primii oameni atunci când apele şi-au eşit din matcă şi le-au inundat ţinuturile locuite de ei. In modul acesta au plutit primii navigatori ai omenirei, duşi de puhoiul apelor acolo unde au vrut şi atâa timp cât au vrut, până când i-au făcut să debarce la alte limanuri. Această călătorie, fără voie, pe apă, le-a arătat posibilitatea de a utiliza şi acest element al naturii, în folosul lor.

Câţiva copaci strânşi la un loc sub forma plutelor, ce vedem şi azi pe râurile noastre, formând mijlocul cel mai eftin pentru transportul butucilor dela munte la Dunăre, le-a dat posibilitatea de a se mişca în siguranţă acolo unde voiau, înpingându-le cu prăjini mari, pe fund.

Un copac scobit de vremuri şi rupt de furtună le-a dat strămoşilor noştrii noţiunea de barcă. Această barcă, au început pe urmă să şi-o construiască singuri, după cum şi în zilele noastre îşi mai construesc încă triburile de sălbatici prin Africa, Australia şi alte ţinuturi de pe globul pământesc.

Cât timp aceste bărci pluteau pe ape puţin adânci, prăjina, *gionderul* la pescarii noştrii, le era suficient spre a mişca aceste bărci; dar odată ce ajungeau la fund mai mare, unde prăjina nu mai atingea fundul, mişcarea după voinţă, nu mai era posibilă şi

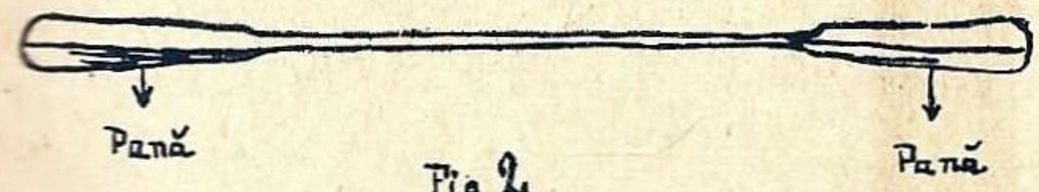


Fig 2

Fig. 3.

trebuia să se lase în voia soartei. Făcând însă mişcări ritmice cu această prăjină în apă, când într'o parte când în alta a bărcei, au văzut că se poate mişca barca şi la adânc. Extremităţile aceste prăjini s'au lăţit ajungând în timpul nostru sub forma de *lopată* ce o vedem în figura 2.

Când bărcile, trunchiurile de copac au devenit mai mari, aproape nave şi lopata n'a mai putut fi manevrată de un singur om, aceasta a fost tăiată în două când naştere la *rama* care o avem noi acum, fig. 3.

Mişcarea unei bărci prin ajutorul ramelor e uşor de explicat, rama în apă face o sforţare, datorită suprafeţei penei pe care o manevrează omul, rezistenţă opusă de apă înaintării penei este transmisă bărcei dându-i impulsiunea înainte.

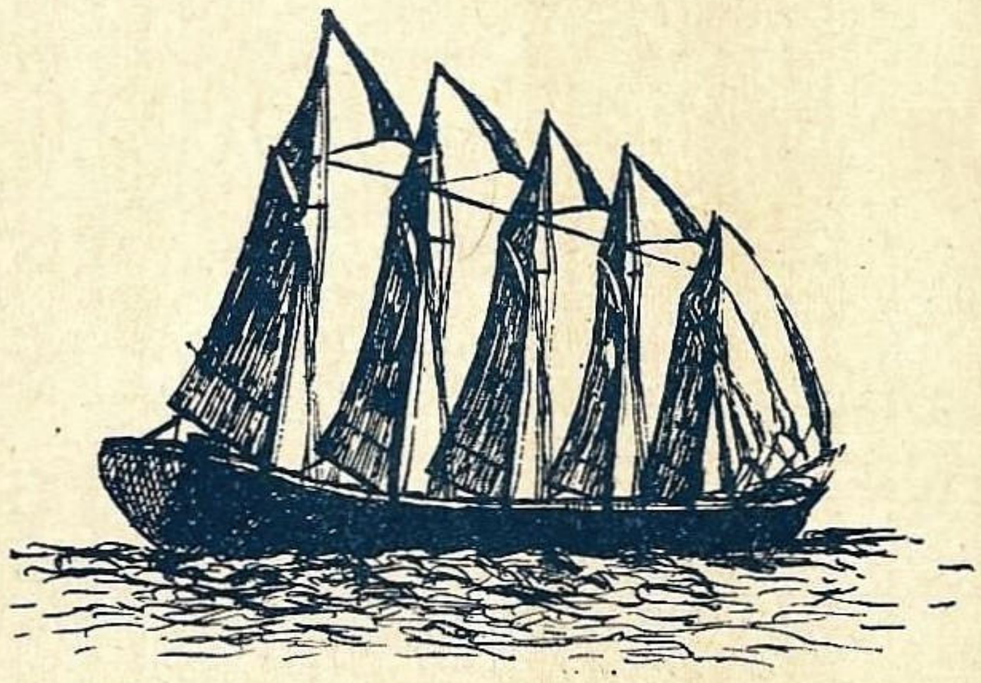
Epoca ramelor, aşa numim noi în marină timpul în cari au fost bărci numai cu rame, a durat mai multe mii de ani, până a apărut vela, pânza aceea care mişcă bărcile sub acţiunea vântului.

Bărcile devenind din ce în ce mai mari spre a satisface nevoile crescânde de transport ale omenirei, numărul de rame şi numărul de oameni la o ramă, circa 6, crescând considerabil, nu mai rămânea dintr'o navă decât un spaţiu prea mic pentru nevoile de transport. S'au gândit atunci strămoşii noştrii să întrebuinţeze altă forţă în afara forţei muşchilor lor, pentru a mişca navele. Această forţă, a fost găsită într'o forţă a naturei, în forţa vântului. Cum au ajuns

la întrebuinţarea acestei forţe la mişcarea navelor şi cum se mişcă o navă sub acţiunea vântului e uşor să ne explicăm căci fiecare din noi a fost oprit în mişcare sau chiar câte odată trântit jos, de forţa vântului, mai ales iarna, când mergeam contra vântului şi de câte ori nu ne-a ajutat când mergeam cu el din spate.

La început *vela* — aşa a fost numită pânza — era numai un auxiliar al ramelor, căci se întrebuinţa numai în larg şi numai cu vânt din spate, *vânt de pupa,* intrarea şi eşirea din porturi făcându-se tot cu ramele. Cu timpul însă velele au luat o desvoltare mare înlocuind complet ramele şi mai multe secole „Epoca velelor", *forţa de propulsiune,* aşa numim noi forţa care mişcă o navă, a fost numai vela sub acţiunea vântului.

Navigaţia cu vele, epoca de glorie a adevăraţilor „lupi de mare" cerea dela acei puşi ca să le manevreze o agilitate deosebită, un simţ marinăresc care avea nevoie de mulţi ani de practică şi muncă continuă spre a da aceluia care se numea „căpitan", acea rutină şi ştiinţă de a stăpâni furiile naturei şi vecinic în luptă cu ea, de a-şi duce nava în bune condiţiuni în portul în care voia să ajungă.



Velele formau oamenii, velele formau caracterele, fricosul şi nehotărâtul, după prima furtună nu mai călca pe bordul unei nave, ceilalţi se oţeleau în luptă cu elementele furioase şi căpătau acel sânge rece ce-l au marinarii, sânge rece atât de invidiat de oamenii de uscat.

Cum se navigă cu vele şi cum se manevrează ele, vom vedea mai târziu, după ce vom face cunoştinţă cu noţiunile necesare acestei arte marinăreşti pentrucă, nu fără modestie, putem să numim artă navigaţia cu vele pentrucă artist trebue să fie acela care în orice moment trebue să fie pregătit a înfrunta natura în cursele ce i le întinde vecinic, pe mare.

Porturile au fost punctele prin care au pătruns în toate ţările cultura şi civilizaţia
(M. Manoilescu)

După cum spuneam mai sus, această epocă a velei, a durat până în secolul al XVIII, începutul secolului al XIX când vaporii de apă întrebuinţaţi în maşini au venit, la început să ajute vela ca apoi s'o detroneze complet spre a ne da în zilele noastre *propulsiunea mecanică*.

La 1707, fiziceanul francez Denis Papin, s'a gândit să întrebuinţeze forţa aburilor în propulsiunea navelor ; el a şi construit o navă cu 4 roate mişcate de o maşină cu vapori. Deşi experienţa cu această navă a dat rezultate cât se poate de bune, el n'a putut să-şi desăvârşească opera, căci nava sa a fost distrusă de marinari, cari vedeau în această navă ceva necurat, o maşinărie a diavolului, născocită spre nenorocirea lumei.

In 1774 contele d'Auxiron, marchizul de Jouffroy, cavalerul de Felloney şi mecanicul Joseph Périer, au adoptat maşina lui Watt la o navă lungă de aproximativ 40 m. făcând încercări reuşite pe Saône, dar aici s'a opus Academia de Ştiinţe şi lucrurile au rămas baltă în Franţa.

Nu însă acelaş lucru s'a întâmplat în Anglia şi Statele Unite, unde experienţele s'au repetat şi maşinile au căpătat o perfecţiune relativ mare. In Statele Unite, Rumsey, lucrează din 1774 până în 1784 când construeşte o navă ce se putea mişca cu o viteză de 4 noduri. Un alt american, Fisch, a construit o navă care a făcut cursa între Filadelfia şi Burlington. In Anglia, William Symmington şi Miller au făcut experienţe destul de concludente între 1788—1801.

In 1800—1804, Fulton construeşte o navă de aproximativ 30 m. cu care face evoluţii pe Sena. Experienţele sale şi perfecţiunile aduse maşinei cu vapori îi conferă cu drept cuvânt titlul de „Tatăl navigaţiei cu vapori"; de la dânsul evoluţia a mers cu paşi repezi, ajungând la acele nave gigantice ce se mişcă pe toate mările globului.

Navele aceste erau mişcate de roţi cu paleţi în felul roţilor de moară, ele erau aşezate în borduri sau la pupa (fig. 4.). Prin în-

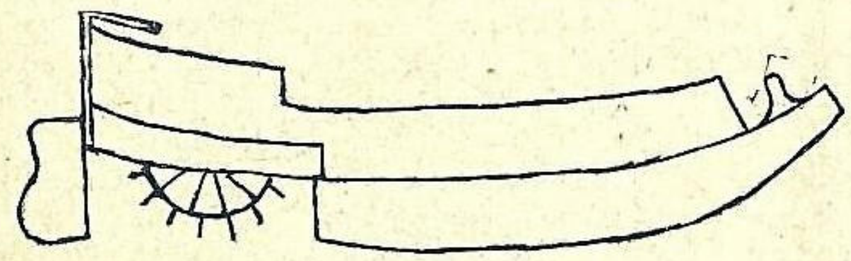


Fig. 4

vârtitura lor, paleţii lovind apa, împrimau navei o mişcare înainte. Ca şi la trecerea de la rame la vele, acest fel de propulsiune a fost considerat ca un auxiliar al velelor şi marinarii bătrâni cari nu aveau nici o încredere în el, îl întrebuinţau numai când nu aveau vânt. La intrările şi eşirile din porturi opreau maşina, ridicau velele şi numai aşa intrau în port.

Acest fel de propulsiune avea multe dezavantaje, cel mai însemnat era însă acela că pe mare rea devenea aproape imposibil. Lucru ce e uşor de explicat ; să ne imaginăm o astfel de navă pe mare rea, înclinată într'un bord, o roată afară din apă, alta complet în apă. Ne putem da seama uşor de ce rezistenţă opune roata din apă faţă de roata din aer ; acest fapt repetat când într'o parte, când în cealaltă şi aceste variaţiuni cât se poate de repezi făceau funcţionarea maşinei foarte grea sau chiar imposibilă (fig. 5).

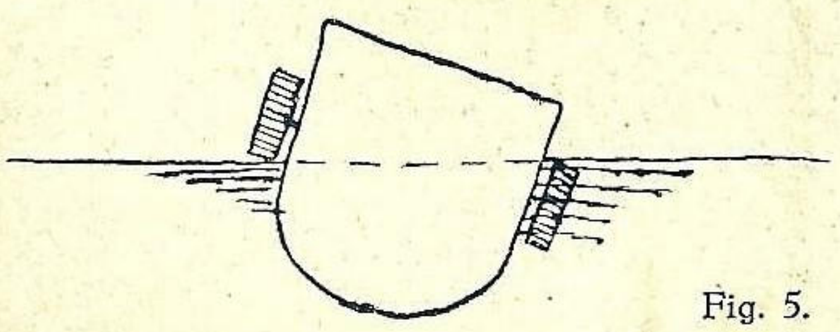


Fig. 5.

Acest mare inconvenient a dat mult de gândit tehnicienilor de pe acele vremuri şi cu timpul, după multe încercări şi experienţe, s'a ajuns la elicea de azi.

Am văzut că acest inconvenient al roţilor apărea numai pe mare rea, în apă calmă el dispărea complet şi de aceea vedem şi azi nave cu astfel de roate, *zbaturi* cum le numim noi pe fluvii şi lacuri, pentrucă la acelaş deplasament permite a se da navei un pescaj mai mic, deci o navigaţie pe adâncimi mai mici.

Maşinile cu aburi făceau progrese din ce în ce mai mari lăsând să se întrevadă avantaje tot aşa de mari pentru întrebuinţarea lor la nave. Cum sbaturile nu dăduseră rezultate prea bune, tehnicienii s'au gândit să le înlocuiască cu un şurub a lui Arhimede. Principiul propulsiunei cu elice e uşor de explicat dacă ne gândim cum intră un şurub într'o bucată de lemn. La fel şi elicea care la început era o porţiune dintr'un şurub, se înşurubează în apă, aceasta opunându-i o rezistenţă, imprimă navei mişcarea înainte.

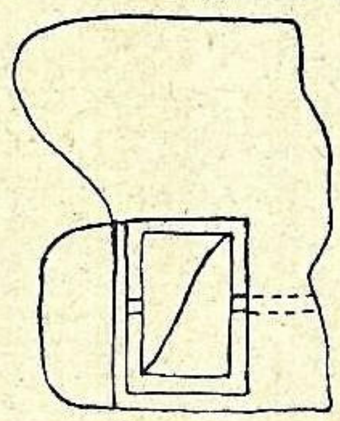


Fig. 6.

Primele încercări practice de adaptarea acestui şurub numit *elice*, le au făcut Sauvage în Franţa şi Smith şi Ericson în Anglia. Primele elici aveau forma din fig. 6, apoi s'au luat numai patru aripi din şurub fig. 7. Graţie unei avarii întâmplate unei nave şi-a pierdut o aripă, s'au văzut că se navigă mai bine cu 3 aripi şi în modul acesta s'a ajuns la elicea de azi.

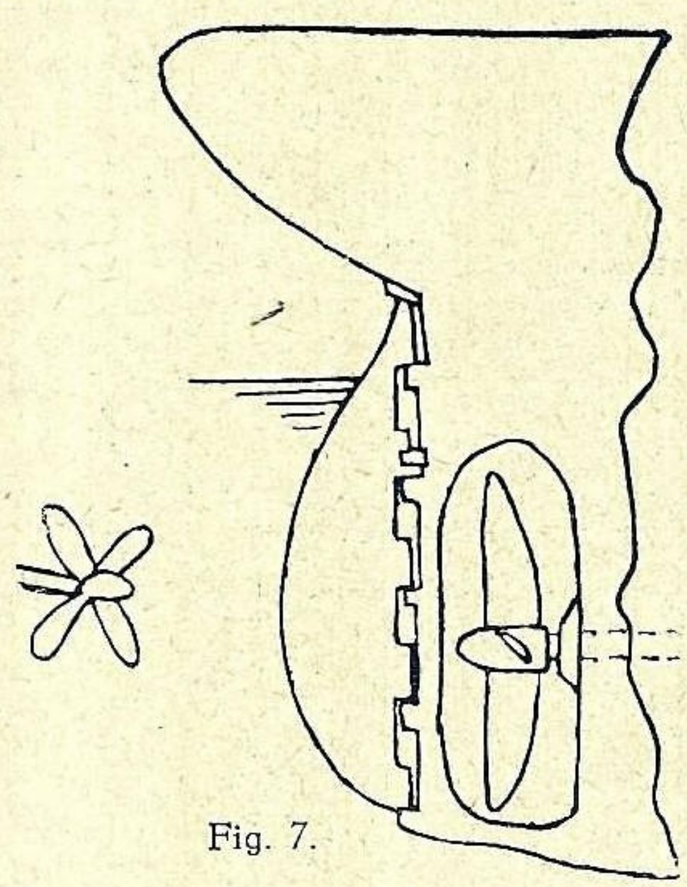


Fig. 7.

Prima navă cu elice a fost construită de Ericson în 1837, având o lungime de 14 metrii şi atingând o viteză de 10 noduri.

Ca şi la celelalte schimbări de mijloace de propulsiune, elicea a fost la început un auxiliar al zbaturilor şi poate mult timp ar fi

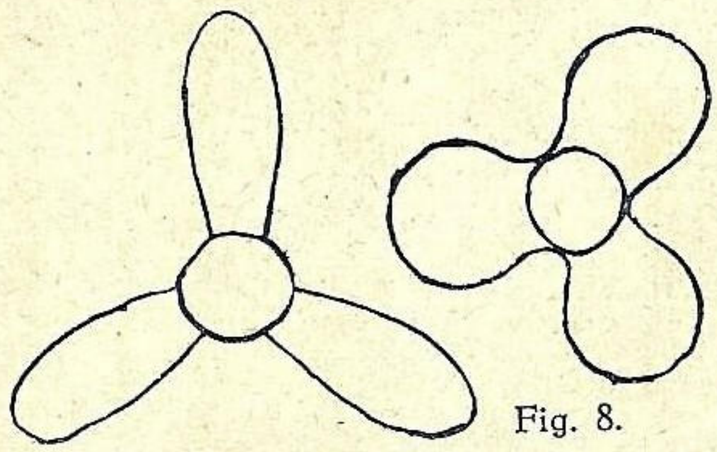


Fig. 8.

rămas îndoială asupra calităţilor acestor 2 propulsoare, dacă amiralitatea engleză, spre a pune capăt discuţiunilor, n'ar fi făcut o întrecere, un „match" între două nave de acelaş deplasament şi

putere de maşină, una având zbaturi iar cealaltă elice. Acest „match" între „Basilisk" navă cu zbaturi şi „Niger" navă cu elice, legate între ele cu o parâmă groasă, a avut loc la 20 Iunie 1849, şi a dovedit avantagiile indiscutabile ale elicei, dat fiind că Niger a tras după el pe Basilisk cu o viteză chiar de 1,5 noduri.

Elicea a făcut progresele necesare adaptării la noile maşini şi azi, în mare vorbind, deosebim două feluri de elici, (fig. 8) acea cu aripele mari este întrebuinţată la nave cu viteză mică, cealaltă la nave cu viteză mare.

Elicea sau elicele, pentrucă la vasele mari s'a trecut de la o singură elice la 2, 3 sau chiar 4, sunt mişcate de maşini cu vapori, turbine şi motoare Diesel sau motoare electrice.

Ce este un aparat motor la bordul navelor şi organizarea complet a acestor mecanisme, le vom vedea într'un alt capitol. In articolul următor, vom vedea cum se manevrează o navă, cum se orientează şi cum navigă.

Incepând această pagină de iniţiere în arta marinărească, ne-am gândit să punem la îndămâna oricui un bagaj de cunoştinţe marinăreşti necesare oricărui om cult şi rugăm pe onoraţii cititori a ne veni în ajutor în scopul ce-l urmărim, comunicându-ne la redacţia revistei, orice chestiune tratată în această pagină, care n'ar fi complect lămurită.

V. V.

LITERATURĂ

POVESTE ADEVĂRATĂ

S'a întâmplat întocmai...

...pe vremea când superheterodinele blindate, nu existau măcar nici în imaginaţia technicienilor dela „Radio-Philips" sau „R. C. A." şi când bieţii amatori de radio-audiţii, se mulţumeau, după nopţi întregi de butoane răsucite şi sârme încurcate şi descurcate, să audă în cască un cârâit confuz ca să exclame:

„Ce minune !... Auzi... Barcelona !"...

...cârrrrrrr...

...Cum s'a întâmplat ?

Mai întâi îmi daţi voe să vă prezint pe camaradul R...., doctor venit de puţină vreme la o unitate de marină... Băiat de viaţă, căpătase repede simpatia generală mai ales că poseda cu prisosinţă toate caracteristicile speciei (plus 0.50 gr. pedantism şi o doză oarecare de pasiune pentru radioaudiţii)...

...Acum să începem....

— „Bine măi băeţi, sunt de aproape 4 luni în mijlocul vostru şi nu v'aţi învrednicit să mă chemaţi şi pe mine la un vapor să vă văd măcar instalaţiile de recepţie" — aşa se plângea doctorul, într'o seară, când ne întâlnise întâmplător la „Mercur".

— „Vai doctore, te aşteptăm cu dragă inimă oricând;... uite, „dacă vrei vino cu noi acum, tot mergem să luăm masa la bord"...

...Şi iată-l pe voiosul doctor, păşind radios în mijlocul nostru, evaluând par'că anticipat... efectele unei adevărate audiţii...

...La bordul canonierii.... vizitarea navei... cu explicaţiile de rigoare: prova.. pupa.. babord... tribord... spardeck... ancoră... traversă... papagal....

...şi iată-ne ajunşi pe puntea de comandă.

— „Asta este bussola magnetică după care ţinem drumul... aşa-a... linia asta... vezi ?... linia de credinţă... dunga asta neagră... axul vasului... telegraful.... pentru... maşini...".

Acum uite-te sus... acolo... pâlnia pe care o vezi, este o...

— „Ştiu, ştiu — strigă doctorul entuziasmat — e haut-parleur-ul... a-ha-ha-a... şmecherilor aţi vrut să mă păcăliţi... dar nu merge... nu plec, până ce nu aud ceva... Scurt... (drept pedeapsă).

...Camaradul G... (pe care îmi permiteţi să vi-l prezint ca pe unul din cei mai renumiţi autori de farse sau „bărbi" cum le spune la noi, îmi face repede cu ochiul şi-mi şopteşte: „zi ca el... prefă-te că manevrezi... butoane..."

— „Da, da... e... haut-parleurul — „răspund eu oarecum nedumerit — şi dacă ţii aşa de mult — ...să încercăm....

(In realitate „Haut-parleur-ul", era pâlnia portavocii dela pasarelă)...

...G... dispăruse, probabil să-şi materializeze idea.

Doctorul extaziat, aştepta nerăbdător.

Eu, tocmai începusem să maltratez câteva butoane nevinovate, când deodată..., cârâeli cu bubuituri confuze, piuituri prelungite, întrerupte brusc de triluri diforme — încep să se audă în... haut-parleur...

La un moment dat, culmea !....

...„Allo, Allo, Radio-Roma... abbiamo transmesso... piu-u-u-u-u (şi scandalul reîncepe)... (apoi linişte ...şi vocea continuă... „Segue la Ganzone dei Fanali, cantata de Signor Gomizzo, tenore Napolitano...

In adevăr, coardele unei chitare, începură să-şi tânguiască ritmul melodios în pâlnia miraculoasă — apoi o voce de tenor (pe care o cunoşteam de foarte multă vreme...) complecta în apogiaturi meridionale, melancolia acordurilor timide....

— „Minunat ! Ca'n poveşti, se auzeau din când în când exclamaţiile entuziaste ale doctorului...

Deodată însă, armonia se transformă în tunete de infern, bubuituri... vacarm...

— „Ce-i asta ?" — întrebă doctorul oarecum speriat.

— „....probabil descărcări... sau"...

...N'apucasem bine să termin, când o limbă compactă de apă, ţâşneşte din.... haut-parleur şi udă pe doctor din cap până'n picioare...

— „Dar asta ce mai e" — ţipă sărmanul R..., de astădată îngrozit...

— „Ploaie la Roma, doctore" se aude în pâlnie vocea glumeaţă a camaradului G..., însoţită de hohote de râs...

Au trecut ani de atunci.

Doctorul a plecat de mult din mijlocul nostru.

Am auzit totuşi, din întâmplare, că nici lămpile cu pantă variabilă, nici difuzoarele electrodinamice n'au reuşit să-l impresioneze câtuşi de puţin şi de câte ori soţia lui îl roagă să-i cumpere un aparat de radio, el răspunde scurt:

— „Ce dragă, vrei să-mi bag stropitoare'n casă ?".

A. C. I. S.

Fără mare nu poţi să profiţi de pace şi nici să susţii un răsboi (Richelieu)

METEOROLOGIE RIMATĂ

Barometrul

Când o ia de jos prea iute
Prevestește rele multe.
Dacă scade, i-a furtună.
Sue mult, i-a vreme bună.
Când la mare-i jos și scade
Iar de-i sus și se ridică
Stai atent, dar fără frică.
Ce vine încet, rămâne mult,
Ce vine iute-i de timp scurt.

Cerul

Cerul noaptea roș, plăcere,
Dimineața-i prevedere.
Roș spre ziuă, sur spre seară,
Vreme rea și de ocară.
Seară roș, spre ziuă sur,
Vreme fără de cusur.

Astrele

Când Luna apune ca și când răsare
Ai grije de vele, dacă ești pe mare.
Lună ofilită, galben-ofticoasă,
Jelește, că vremea mâini va fi ploioasă
Luna 'mbujorată'n roș la răsărit
O gonește vântul, biat'a obosit!
Iar de are'n juru-i un cerc luminos
Vremea'și va întoarce fustele pe dos.

Soarele când ese sărind peste nori,
Semn de vânt și ploaie e adeseori.
Stele multe 'n noapte mari și luminoase
Cârpește-ți cojocul și mantaua-ți coase
De's întunecoase, când e vremea bună
Ia măsuri din vreme, că va fi furtună.

Ceața

Dimineața Ceaț'ușoară
„La spațir hai domnișoară!"
După timp rău, ceață groasă,
Vremea iar va fi frumoasă.

Ceața strânsă într'o parte,
Vântul dintr'acolo bate.
De se'nalță lăsând nori.
Rău și vânt de multe ori.

Ploaie și vânt

Când vânt e după ce-a plouat
Poți pune rufe la uscat.
Iar când ploaia-i după vânt
Poți pleca la drum oricând.
Vântul calea soarelui tăind
Minte, că'napoi îl vezi sărind.

Luna

Lună nouă, lună plină,
Și pătrarele de vin,

Către miez de noapte lină
Va fi bine și senin ;
Iar o ploaie o să cate
De-o scădea spre miez-de-zi,
Și'n puterea nopții toate
De-or cădea, urât va fi ;
După masă, pân'spre seară
De-i frumos, frumos va sta,
Vântul însă, când s'apară,
Cum o fi, va arăta.

Norii

Nori cu barba încâlciată,
Vânt din țara cea turbată ;
Nori cu ciucuri prinprejur,
Mai stăi vânt că te înjur.
Subțiri, albi, „Damă pudrată".
Vreme de scurtă durată.

Nemișcați, groși, arămii,
Tempestă ca pe pustii.
Lână neagră dărăcită,
E furtună îndrăcită.
Nori cu mâna să-i apuci,
Vine ploaie cu clăbuci.

Fulgerul și tunetul

Fulger iarna, nu-i a bună,
Zăpadă și cu furtună.
Fulgeră mai mult ca tună,
Vânt din partea unde sună.
De-a tunat numai odată,
E furtună descuiată.
Fii cu ochii țintă'n zări
Căci vine suflând pe nări.
Fulger cu-orizontul clar,
E timp bun, n'avea habar.

Curcubeul

Curcubeu de două ori,
Ploaia ține până în zori.
Dimineața spre Apus.
Ploaie un sfătos a spus.
Curcubeu pe înserat
In cer apa a secat
Iar de-i triplu pe cer sur
Se vor cerne nori in ciur !

Diverse

Marsuini mulți săltând din apă
— Vânt legat în lanțuri, scapă.
Pescărușî spre mal sburând :
— E furtună în curând.
Rața 'n apă făcând „plici !",
— Semn de ploaie cu bești.
Porc la bord cu stupa'n rât,
— Ia măsuri de timp urât.

Pe mare în cârduri gâște,
— Și'n văzduh roiuri de muște
Umpleți pipa cu tutun
Și fumează, „timpu-i bun !".
Când te pișcă, de ai purici
Și 'n urechi ai mâncărici,
Scarpină-te, te jupoae,
E'n zadar ! E semn de ploae.

Reguli de drum

Pe timp bun ori pe timp rău
Uită-te'nprejurul tău !
Drept în prova de-i vedea
Roș și verde, nu-i belea,
Ia-o'ncet la dreapta ta
Cătând roș a-i arăta !
Când la dreapta-ți roș zărești
Tu din drum să te ferești !
Iar la stânga de vezi verde
Mergi 'nainte, nu te pierde
Verde'n verde, roș în roș,
Drumu-i bun din moși, strămoși.
Iar de-i ceață, zic cei vechi,
Fluer, ochi și opt urechi ;
La 'ndoială 'ncet, și-apoi
De-i bucluc, Stop *și* 'napoi !

Culese de Z. N.

DRAMELE MĂRII (5)

ro ameninţă atunci pe Iua şi Taaroo, că-i va detrona, dacă vor mai da naştere, unui alt creator şi se înapoie în Roiatea.

Construind o altă pirogă, plantă arborele de pâine pentru a-şi lega piroga şi arborele rodi fructe delicioase.

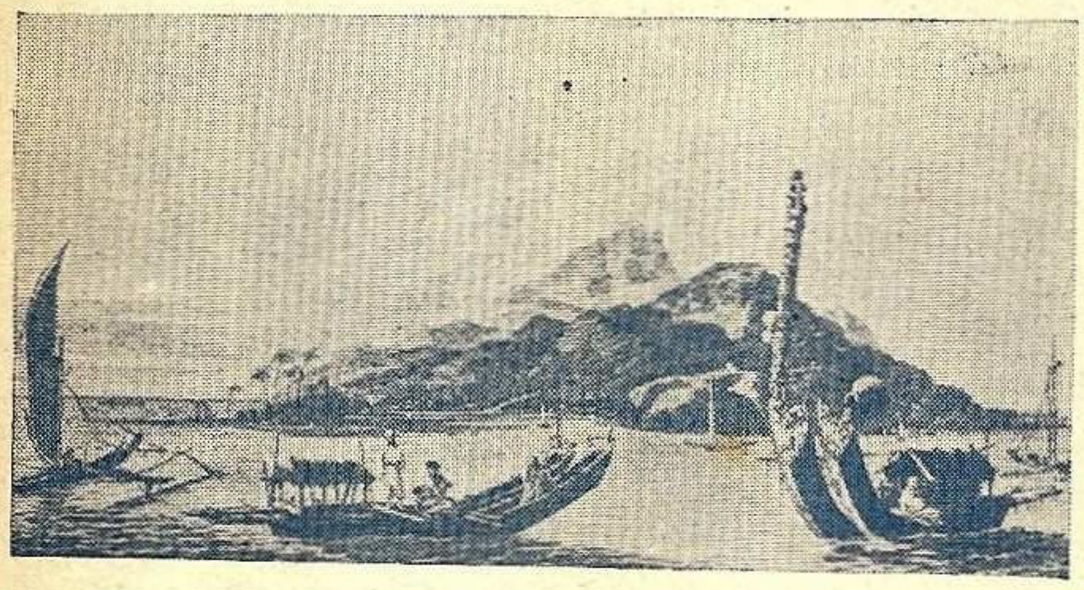
Atunci acoperi insula sfântă de pomi, flori şi verdeaţă, plantând în bălţi *iguanul* şi *ţaro*-ul, poruncind vânturilor mării să împrăştie pe celelalte ţinuturi sămânţa pomilor, florilor şi verdeţii.

Or *Tané* unindu-se cu *Marama* (marea) dădu naştere lui *Haui,* care veni în insula sfântă *Raiotea* să caute ceartă lui *Oro* pentru a-şi răzbuna părintele.

Oro se mânie foarte de se cutremură universul. *Haui,* fugi înspăimântat, sperând să scape prin fugă de groaznicul său duşman, folosind întunericul nopţei ce se apropia.

Iar *Marama* pentru a-şi apăra feciorul, trimitea până la cer valurile înfuriate.

Oro observând că *Ro* — soarele — îşi grăbea cursa voind să-i sustragă duşmanul, se repezi asupra lui şi cum acesta se afla în



Insula Paradisului

apropiere de insulele Monna (Saudwich) îl legă bine de piscul Monna-Ro, pentru ca să-i lumineze urmărirea.

Ajungând pe *Haui,* îl aduse în Topaï şi ţintuindu-l pe o stâncă, porunci pasărei *Ovea* să-i sfârşie neîncetat intestinele.

Inapoindu-se în Roïatea, găsi pământul acoperit cu flori, pomi şi vegetaţie diferită ; atunci el umplu pădurile cu păsări, păsările şi porci sălbatici.

Şi socotind că pământul ar putea produce şi hrăni, zămisli bărbatul şi femeia, le dădu casa pe care o construise, piroga, plasa din frunze de cocotier şi undiţile din scoici.

Şi ca să poată construi şi ei piroge pentru copii lor, plantă tamanu-ul.

Şi le dete în pază şi *maraï-ul,* sfătuindu-i să ofere sacrificii.

Peste puţin timp Roïatea fu plină de locuitori, dar într'o zi pe când făceau un sacrificiu, au uitat să pronunţe numele lui Tamanu, zeul suprem, care înfuriindu-se, ridică valurile să-i înece.

Oro aleargă vrând să scape dela moarte pe Haroa şi familia, sfătui să se adăpostească pe Toa-Marama, o stâncă în mijlocul mării, pe care el o va apăra contra valurilor.

Haroa ascultând sfatul zeului scăpă dela moarte şi se înapoie din nou pe insula sfântă.

Şi alţi fii ai oamenilor umplură văile. *Oro* temându-se să nu-i fie munca distrusă încă odată, dacă fii lui Haroa vor uita jertfa şi altarele, hotărî să găsească un remediu.

Inştiinţă oamenii că pentru fericirea şi buna lor înţelege, a înfiinţat diferite caste, interzicându-le să iasă din ele sau să se amestece în treburi care nu le-au fost hărăzite.

Preoţilor *(Orero-Tehauas)* le încredinţă grijea altarelor, paza statuilor zeilor, facerea jertfelor şi dreptul de proprietate asupra a tot ce există.

Războinicilor *(Arii)* le-a dat misiunea să apere altarele, să se războiască, să guverneze, să apere poporul, şi să strângă darurile hărăzite altarelor şi preoţilor.

Raatiraşilor le-a impus să facă negoţ, să cultive pământul, să se supue luptătorilor, să execute şi să îmbogăţească altarele cu munca lor.

Manahuneii erau obligaţi să slujească celor trei caste, să construiască altarele şi colibele sfinte, să scobească pirogele, să scoată sideful din apele oceanului, să pescuiască şi să lucreze plase şi alte instrumente.

Şi pentru a răsplăti pe Manahunei de unele servicii ce aduceau celor trei caste, *Oro* hotărî ca numai din casta lor să fie alese fecioarele sacre — *Tamahine — Paretenias* — care aveau îndeletnicirea să întreţie focul sacru în cinstea soarelui *Oro,* zeu al focului.

Oro asigurând astfel paza altarelor şi perpetuitatea sacrificiilor, se retrase în insula Tupaï, unde lăpădându-şi chipul omenesc îl ascunse într'un loc necunoscut, se înălţă în locaşul lui Taaroa, luându-i locul.

Iar bătrânul *Jehoiho-Taaroa* căzând într'un somn adânc, plutea în spaţiu, păstrânâd în el începutul şi principiile tuturor lucrurilor.

Se adihnea după mii şi mii de creaţiuni, scoase din esenţa sa, aşteptând ca pământul să intre iar în *„caho"* ca să fie nevoit să închege din nou germenul universal al vieţei.

Geneza Oceaniană se aseamănă cu toate tradiţiile vechi, al căror leagăn a fost câmpia Gangelului sau înălţimile Asiei.

Vechiul legiuitor sacru al Indiei *Mann* a spus despre zeul Naragone : *că e cel care pluteşte deasupra apelor.*

Geneza Oceaniană repetă de două ori acelaş lucru : „Teno începu să plutească la suprafaţa apelor".

„*Oro* zeul creaţiunei, a plutit luni de zile la suprafaţa nemărginirilor".

Biblia, spune deasemenea : „et spiritus Dei ferebatur super aquas, — *şi Duhul lui Dumnezeu plutea deasupra apelor*".

Mann mai spune :

„El făcu întâi apele pe care le fecundă, iar germenul se transformă într'un ou strălucitor ca aurul, tot aşa de strălucitor ca astrul cu mii de raze".

Geneza Oceaniană repetă :

Taaroa, zeul suprem asvârli în mijlocul apelor oul primitiv Rumia, tot atât de strălucitor ca soarele.

Mann urmează :

Despărţindu-şi trupul în două părţi, stăpânul suprem deveni jumătate bărbat şi jumătate femee şi dădu naştere zeului Viradj.

Geneza repetă :

Taaroa uni principiul bărbătesc Tano, cu principiul femeesc al zeiţei Iua şi dădu naştere lui Oro, zeul creaţiunei.

Totuşi pentru răspândirea rasei omeneşti, din gura, mâinile, şoldul şi piciorul său, Brahma făcu pe Brahma, Nebatria, Vaghe şi Sandra... dându-le diferite misiuni.

Brahmanilor le impuse studierea şi răspândirea *Vedelor,* îndeplinirea jertfelor, dreptul de a da şi cel de a primi.

Prin corăbii civilizaţia a străbătut lumea şi tot prin corăbii s'a explorat lumea.
(Victor Bellio 1886)

Xabatrioşilor le impuse datoria guvernărei poporului împărţirea milosteniei, dreptul de a face jertfe şi de a nu se lăsa ispitiţi de plăcerile simţurilor.

„Ingrijiţi animalele, faceţi pomeni, sacrificaţi zeului lor cărţile sfinte, faceţi comerţ, împrumutaţi cu dobândă şi munciţi pământul" porunci castei *vagsia*.

Iar stăpânul suprem nu impuse celorlalţi decât să servească castele precedente, fără ca prin aceasta să fie nesocotiţi.

In India castele nobile se numesc *Arias*.

In Oceania se numeşte *Arii*, aceiaş obârşie, aceiaşi rădăcină.

India avea fecioarele sale, Preotesele lui Nari, Baiaderele sau Nautchuy, care întreţineau focul sacru.

Oceania avu Tamahine-Parentiniasele, care aveau aceiaş misiune.

Lupta dintre Oro şi Tané reprezintă rivalitatea dintre bine şi rău, întâlnită sub alte înfăţişări în toate religiile Indiei, Chaldeei şi Egiptului.

Ro, soarele legat de Oro pe piscul Mona-Roa, aminteşte fabula lui Josue, copiată ea însăşi din Padma Puraua Brahmanilor, după cum pasărea Ovea care sfâşie măruntaele lui Hasi, aminteşte chinul lui Prometeu.

Zeul creaţiunei se numeşte în India Suayambhuvo, fiinţa ce trăeşte prin ea însăşi.

In Oceania primeşte numele de Jhoiho, *cel care există*.

In India ultima întrupare a treimei se numeşte Brahma-Vişua-Siva.

In Oceania : Taaroa-Iua-Oro.

Insfârâşit în India se află patrusprezece zei cari gravitează în jurul Trinităţei.

Iudra, zeul sferelor cereşti.

Varuna, zeul apelor.

Agni, zeul focului.

Pavana, zeul vântului.

Yamo, zeul infernului.

Cuvero, zeul bogăţiilor.

Cartikeia, zeul războiului.

Came, zeul dragostei.

Surio, zeul soarelui.

Soma, zeiţa lunei.

Ganesa, păzitorul intrărei templelor, îndepărtează obstacolele şi supraveghează întreprinderile fericite.

Puleor, zeul câmpului, veghează la păzirea moştenirilor.

Nevritio, zeul comerţului şi al hoţilor.

Itania, zeu care apără holdele şi cultivatorii.

Oceania are deasemenea patrusprezece zei şi anume :

Tané, zeul mărei.

Haui, zeul vântului.

După alte tradiţii Haui ar fi un fel de Hercule Oceanian, care mulţumit că a nimicit uriaşii, s'a gândit într'o bună zi să pună mâna pe Ro — soarele — să-l ţintuiască pe unul din cei mai înalţi munţi ai insulei, ca să fie veşnic luminat. Oro scăpă soarele şi drept pedeapsă puse pe Haui în locul lui. Alte legende afirmă că Oro ar fi legat soarele pe când urmărea pe Havé.

Maruteaha, zeul infernului. Este reprezentat sub forma unui şoim. Iadul polinezian se compune dintr'un vast ocean de flăcări, în mijlocul căruia apar ici şi colo câteva insule la care sufletele blestemate încearcă neîncetat să ajugă înot.

Dar fiindcă pedeapsa este în proporţie cu greşelile ce trebuesc ispăşite, din când în când Manuteaho ajută sufletelor purificate să ajungă pe stânci, de unde vântul le ia în treacăt ca să însufleţească alte corpuri cari încep o nouă viaţă.

Uretaetae — judecătorul iadului şi stăpânul spiritelor care veghează la căpătâiul celor morţi. Când sufletele părăsesc corpul sunt luate de o ceată de spirite care le duc în insula Topaï sau insula celor morţi. Acolo Uretaetae îi chiamă înaintea lui şi după mulţimea faptelor bune sau rele cântărite în balanţă îi trimite în *Orohutu-noauoa* — paradisul lui Oro — sau în imperiul întunecat al lui Manuteaho.

Sufletele care nu au făcut pe pământ decât bine, nu sunt judecate de Uretaetae, fiindcă prin meritul virtuţilor lor sunt absorbite în sânul lui *Jhoiho*, adică de sufletul universal.

Câtă asemănare în toate aceste legende cu credinţele Indiei.

Astăzi, fiindcă tradiţiile religioase ale vechiului cult au dispărut, bătrânii nu vorbesc despre ele decât în secret.

Numele insulei Tupaï inspiră Polinezienilor o teamă superstiţioasă şi când umbrele nopţei învălue pământul, nici unul dintre ei nu îndrăzneşte să pronunţe numele acesta blestemat şi temut.

Iată în privinţa acestei insule o legendă pe care d-l de Boris de Marino, distins filolog Oceanian, a cules'o din gura unui Orero-preot.

„Huro şi Peno erau prieteni şi într'o zi s'au dus la Topaï, unde au rămas fără alimente.

S'au înţeles ca Huro să plece la Borabora în căutarea proviziilor.

In lipsa lui, corpul lui Peno muri şi fu îngropat de sufletul său.

Huro aduse hrană într'a şaptea zi, iar nu într'a cincea cum se hotărîse, din care cauză Peno murise.

Spectrul lui Peno nu făcu nici o dojană prietenului său şi începu să mănânce cu el hrana adusă.

Insă în timpul mesei Huro descoperi că nu avea de-aface decât cu sufletul prietenului său.

Se prefăcu că nu descoperise nimic şi îi întinse cupa de cocos pentru a aduce apă proaspătă şi folosindu-se de plecarea lui, fugi cu piroga.

Intorcându-se, Peno nu mai văzu decât o umbră departe pe ape.

Infuriindu-se, intră în corpul unei Otun, ajunse pe Huro la stâncile Raanoro şi îl ucise cu o lovitură de cioc".

Imprejurimile acestei insule sunt pline de stafii, care strâng de gât trecătorii sau le smulg părul, lăsându-i chei pentru toată viaţa.

Se mai găsesc şi la Puhio, în districtul Tevaitapu, dar acestea se mulţumesc numai să scoată ţipete sau să facă diverse sgomote. Pe vremea lui Paui, s'a dat acolo o luptă sângeroasă, iar sgomotele acelea nocturne sunt făcute de sufletele celor pieriţi în bătălie.

La Topane, lângă templul cu acelaş nume se află moroi, care nu sunt periculoşi mulţumindu-se numai să sară în bărcile pescarilor înarmaţi cu un baston lung cu care joacă piroga pe loc până se plictisesc şi pleacă înotând.

In Boraboro sunt puţine spirite fiindcă majoritatea sufletelor se îndreaptă după moarte spre Tupaï unde rătăcesc neîncetat. Dar principalul Tupanu — suflet rătăcitor — din Tupaï, este un spirit de sex femenin, care violentează bărbaţii cari adorm când îi plac iar când se duc să culeagă flori din stufişele din Tiaré, pentru a se împodobi cu ele la orgii i se aude glasul certăreţ. Numele acestui spirit este : *Te huro iti ahotu*.

Tradus de KORAL

(Va urma)

91 Primul voiaj, prima avarie, primul proces

Sosisem din călătoria de încercare în prima jumătate a lunei Iunie, când am şi luat în primire chiar vasul Constanţa. Pela începutul lui Iulie am plecat din Brăila, cu bastimentul complect încărcat pentru Rotterdam, — în primul meu voiaj de Comandant.

Trebue talentul lui Jean Bart ca să poţi reda, aproape de realitate, măcar o parte din roiul de senzaţii, de idei, de sentimente şi iluzii cari năvălesc vijelios, se înghesue, clocotesc şi se ciocnesc în creerul şi inima unui Comandant în prima sa călătorie.

Din acest roi, trei gânduri mă dominau până la obsesie: *simţul răspunderii, al datorii* şi *grija de necunoscut* — numit şansă şi ghinion — al cărui coeficient, după cum este mai mare ori mai mic, are de multe ori un rol decisiv în navigaţie şi vieaţa pe mare.

Prin urmare, din acest punct de vedere mă mulţumesc să spun acum că atunci, pentru a putea face faţă acelui sbucium sufletesc şi a-i împuţina efectele asupra mea, mi-am luat. cu aprobarea Direcţii, familia la bord, — soţia şi cei trei copii în vârstă fragedă, singurele legături trainice şi obligatorii ce aveam cu uscatul — pentru a-mi putea concentra toată atenţia şi prevederea numai asupra vaporului cu marfa din el, asupra navigaţiei, a personalului şi a necunoscutului care se putea ivi în orice moment.

Aşa judecam pe vremea aceia cu vârsta ce aveam. Nu ştiam atunci şi nici nu mi-a venit în minte că, mai târziu — voi avea, personal, durerosul prilej să constat că prezenţa familii pe vapor nu constitue o uşurare ci, dinpotrivă, o mare şi delicată greutate, un puternic motiv de slăbiciune pentru Comandant, — care are nevoe de o enormă doză de stăpânire de sine şi de o abnegaţie împinsă până la sacrificiul persoanei sale,— în anumite momente critice pe mare.

La magazia No. 3, în fund, aveam încărcate o sută tone de rapiţă. Rapiţa nu se îmbarcă niciodată între stivele de cereale căci fiind grea, cu bobul fin şi rotund, fuge ca argintul viu din cauza balansului şi se amestecă cu celelalte mărfuri, — oricât de bine ar fi stivate şi despărţite prin separaţii de rogojini şi pânză.

De aceia rapiţa se aşează numai pe fundul magaziilor pe al căror paiol *) se aşterne o dublă separaţie: una de rogojini şi pe d'asupra ei alta de pânză de sac.

Scopul acestei duble separaţii este că să împedice rapiţa să se scurgă, tot din cauza balansului, printre scândurile paiolului în santine şi, în acelaş timp, s'o ferească de umezeala ce, eventual, s'ar ridica prin evaporarea apei din santine, — ştiut fiind că rapiţa este foarte higrometrică.

Drumul din ţară, până am trecut strâmtoarea de Gibraltar, l-am făcut în excelente condiţiuni, — în plină vară cu timp frumos şi mare calmă.

In Oceanul Atlantic şi mai vârtos în vestitul Biscaia (golful Gasconii) — poreclit *cimitirul marinarilor* — am găsit vânt tare de Nord-Vest şi valuri mari, cari ne-au sgâlţâit bine 6 zile până am trecut farul dela Ouessant (Finisterul Francez).

Dela Ouessant pe Canalul Mânecii şi Marea de Nord am avut timp bun cu mare liniştită şi fără ceaţă. Sosit la farul flotant dela Maas (farul dela gura Meusei) — voiajul era ca şi sfârşit — am respirat satisfăcut şi vesel, având convingerea că totul la bord este în perfectă ordine şi pentrucă familia mea suportase admirabil primul balans, şi încă ce balans: în formă de 8 **) cel mai ameţitor şi producător de rău de mare.

Rotterdamul este cel mai mare port al Olandei, situat pe fluviul Meusa la 9 mile (16 km. jumătate) dela gură. Am intrat în port în plină zi unde, după terminarea formalităţilor sanitare şi vamale, am aranjat cu agenţia noastră descărcarea, după care am depus obişnuitul protest de mare şi jurământ la Tribunal.

Ca secund pe vapor aveam pe Locotenentul *Ilie Teodor* un bun prieten al meu şi bun ofiţer din Marina Militară, trecut înaintea mea în S. M. R. şi experimentat în funcţia de secund, aveam deci toată încrederea şi nădejdea în el.

Când descărcarea a ajuns la rapiţă, s'a constatat că aceasta era avariată şi transformată într'un bloc omogen de pastă de culoarea şi forma asfaltului depe străzi, — atât de tare că săream cu picioarele pe el şi nu se imprimau. Un miros greu şi neplăcut — de oloi rânced — ne jena respiraţia.

Vasul era înclinat dela babord spre tribord, din cauză că se descărcase mai mult din babord. Experţii, în număr de 3, au cerut să se deschidă câte un capac dela santinele *) magazii în tribord şi babord.

Câţiva lucrători, cu târnăcoapele, au spart numai decât rapiţa d'asupra santinelor, dând bolovanii la o parte, şi au ridicat capacele.

Santina din babord era goală şi uscată. Paiolul şi separaţiile atât cât se puteau vedea, în jurul santinii erau uscate şi în bună stare.

Santina din tribord, din contră, plină rasă cu apă, iar paiolul şi separaţiile umede şi în parte putrezite.

Experţii au conchis că vaporul e de vină.

Ce puteam să mai răspund ?...

Am cerut totuşi să se specifice şi în actul de expertiză:

1) Că vaporul este înclinat dela babord spre tribord din cauza descărcării;

2) Că santina din babord, — tocmai aceia din partea în care vasul este ridicat, — este goală şi uscată;

3) Că santina din tribord, — aceia către care bastimentul este aplecat, — este plină cu apă şi

4) Numărul de grade cu cât este înclinat vaporul spre tribord.

Experţii au acceptat dezideratele mele căci, în definitiv, asta era situaţia reală de fapt; după care, toţi patru, ne-am suit pe puntea de comandă **) la busolă unde, pe înclinometru, am găsit o înclinaţie de 6⁰ grade spre tribord.

Raportul de expertiză s'a încheiat cu toate cererile mele şi cu concluzia unanimă a experţilor, că vaporul este vinovat de avaria rapiţii.

După plecarea experţilor frânt moraliceşte, am intrat în camera de hărţi — acolo unde căpitanul îşi ţine hărţile şi instrumentele de navigaţie şi face zilnic socotelile pentru conducerea vaporului cu tot ce este în el şi pe el.

Brusc mi-a căzut sub ochi tăbliţa neagră, pe care mai erau încă scrise, cu cretă albă, ultimele ţifre ale sondajelor făcute în santine în ultima zi de voiaj şi am citit: „Magazia No. 3 (cea cu pricina) santina din babord zero (uscat(), santina din tribord idem".

Vedeam bine ţifrele şi nu pricepeam. Cum ? santina din tribord, este trecută goală, când ea este plină cu apă; când putrezirea rogojinelor şi ţelurilor arătau, fără posibilitate de îndoială, că acea apă exista în santină, de cel puţin 6—8 zile din 18 cât durase călătoria ?

Şi-mi aminteam foarte bine cum, în fiecare zi, eu privisem această tăbliţă pe care niciodată nu sta scris că ar fi existat apă în santine;

---

*) Paiol, Pardoseala magaziilor, făcută din scânduri (duşamele) de brad.

** Balans în formă de 8: Ruliu şi tangaj în acelaş timp. (I s'a dat acest nume după curbele pe care le descrie în spaţiu pasta sonerii atârnată în salonul vasului. Aceste curbe se întretae în formă de 8, din cauza balansului dublu în acelaş moment).

*) *Santine*. Mici compartimente din fundul vasului pe ambele laturi (tribord şi babord) unde se strânge apa ce s'ar putea infiltra pe undeva.

**) Platforma cea mai înaltă pe care şade comandantul în navigaţie şi de unde manevrează vasul.

că mă interesasem zilnic la comandă şi la maşină dacă s'au sondat santinele şi s'a pompat apa ; că mereu mi-se răspunsese : totul este în ordine.

Atunci ?...

Cercetând la maşină, am constatat că nu se trăsese apă din cantina cu bucluc, fiindcă maestrul lemnar însărcinat cu sondarea, anunţase totdeauna că „e goală".

Mergând cu toţii la faţa locului şi reîncercând sondările, constatai cu surprindere că sonda nu pătrundea până la fund, din cauză că tubul era înfundat : sonda eşea uscată, fiindcă nu ajungea până la apă !

După ce s'a descărcat vasul cu totul şi s'a dat apa afară cu ghiordelul, — am găsit sorbul înfundat cu un bloc de pastă de rapiţă ! De el se lovea fierul sondei şi nu putea descoperi apa.

Starea bună a santinelor şi a paiolului magazii îmi indicau că, apa găsită în santină, nu provenise din afară, ci din cereale. Căci se ştie că cerealelele conţin apă, cu atât mai multă, cu cât ele nu sunt bine uscate, sau se îmbarcă pe timp umed : ceaţă şi ploae mică (măruntă). Această apă se evaporează din cauza căldurii şi se depune sub formă de picături pe pereţii reci ai vaporului depe cari se scurg în santină.

Plimbând o lumânare aprinsă pe d'asupra calafatului scândurilor de d'asupra santinii se observa, din santină, razele luminii prin punctele pe unde era găurit. Numai încăpea nici o îndoială ca p'acolo pătrunsese rapiţa în santină.

Cu toate acestea văzându-mă izolat într'o ţară străină, în care nu aveam nici un prieten dela care să cer un sfat, cu o avarie în spinare, cu perspectiva unui proces pe care îl socoteam mai de nainte perdut, o profundă şi descurajantă îngrijorare m'a învăluit.

Mă întrebam câte furtuni nu întâmpinase, înaintea mea, atâţia ani, vaporul Constanţa şi nu-i mai crăpase calafatul dela santine !...

De ce să-i sară tocmai sub comanda mea şi încă în primul voiaj ?

Căci, în definitiv, avusesem timp rău, — cum zicem noi marinarii — nu furtună !... Că avusesem balans, lovituri de valuri şi trepidaţiuni prea adevărat, dar acestea sunt în totdeauna în navigaţia de lungă cursă.

Pentruce hazardul a făcut să sară calafatul tocmai în dreptul tubului de sondă şi a sorbului, şi nu în altă parte, — pentruca cel dintâi să nu permită pătrunderea sondii santină, să ne inducă în eroare, iar cel d'al II-lea să nu permită pomparea apei ?

(Va urma)

Notă. Din lucrarea *Zece ani pe mare* (1904-1914) de *D. Bis,* pseudonimul unui încercat lup de mare. Din cele citite se va vedea că a fi căpitan de vapor nu însemnează numai a naviga, ci şi a şti să eşi cu vrednicie din orice încurcătură.

CRONICA

Noul regulament al portului Istambul

La 25 Iulie 1933 a fost decretat noul regulament al portului Istambul care este mult mai clar şi mai complect decât vechiul regulament. Pentru ca navigatorii şi toţi cei interesaţi să poată lua cunoştinţă de cele cuprinse în articolele noului regulament s'a hotărât că el nu va intra în vigoare decât după 6 luni dela decretarea sa, adică dela 25 Febr. a. c.

Noul regulament păstrează aproape în întregime majoritatea articolelor cuprinse în cel vechi ; are totuşi şi câteva articole complect modificate precum şi altele noi introduse.

Principalele modificări sunt în legătură cu mărirea zonelor portului şi cu modul de traversare prin Bosfor.

Astfel limitele portului Istambul s'au mărit până la Pendik şi Kuciuk-Techekmedji, iar zona liberă de ancorarer s'a mărit dela Turnul Leandru până la larg de Haydar-Paşa şi Ahir-Kapu. Deasemeni navele încărcate cu materii inflamabile au posibilitatea de a ancora în Bosforul superior între farurile Rumeli şi Anatoli, la Messar-Burbu şi Madjar-Burnu ; aceste vase nu au permisiunea de a intra în portul Galata şi cel interior (dincolo de podul flotant) iar operaţiile de încărcare şi descărcare ale acestor nave se vor face numai între răsăritul şi apusul soarelui.

Cât priveşte navigaţia în Bosfor, art. 17 din acest regulament, desfiinţează complect art. 25 din regulamentul internaţional pentru prevenirea abordajelor, pentrucă navele, conform dispoziţiei acestui articol, vor ţine *„stânga"*, adică, navele cari trec spre Marea Neagră trebue să urmeze coasta europeană, a Rumeliei, iar cele cari vin dinspre Marea Neagră, trebue să urmeze coasta asiatică, a Anatoliei.

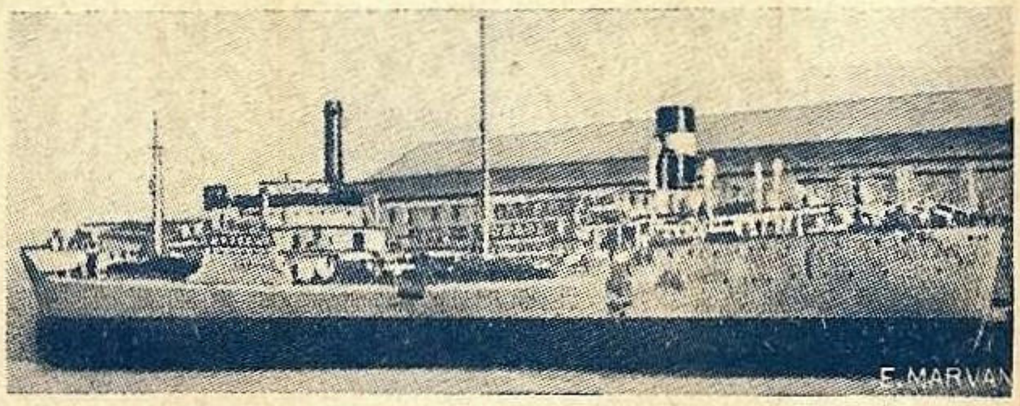
Dispoziţiile acestui articol 17, cari cu drept cuvânt ar putea produce grave încurcături în navigaţia prin Bosfor, au fost luate pentru a confirma o stare de fapt deja existentă ; într'adevăr se observase că majoritatea navelor ce străbăteau Bosforul, urmau coasta europeană, spre marea Neagră şi coasta asiatică, dinspre marea Neagră, din pricina puternicilor curenţi ai Bosforului, cu alte cuvinte acest articol nu a făcut decât să legalizeze o practică stabilită de mult timp prin experienţă.

Z. N.

Marina comercială a Sovietelor

Credem că este interesant să rezumăm pentru revista noastră documentatul articol, ce publică „Nautica" argentină, asupra dezvoltărei flotei comerciale a Rusiei.

La sfârşitul războiului mondial, Rusia se găsea într'o stare de sleire totală a forţelor sale economice, efect dezastruos al acestuia şi al revoluţiei. Flota comercială, atât cât rămăsese, era insuficientă pentru a corespunde cerinţele unui stat nou, cu nevoi sporite şi cu o activitate comercială îndreptată în special către export.



Petrolierul rus Neft syndicat

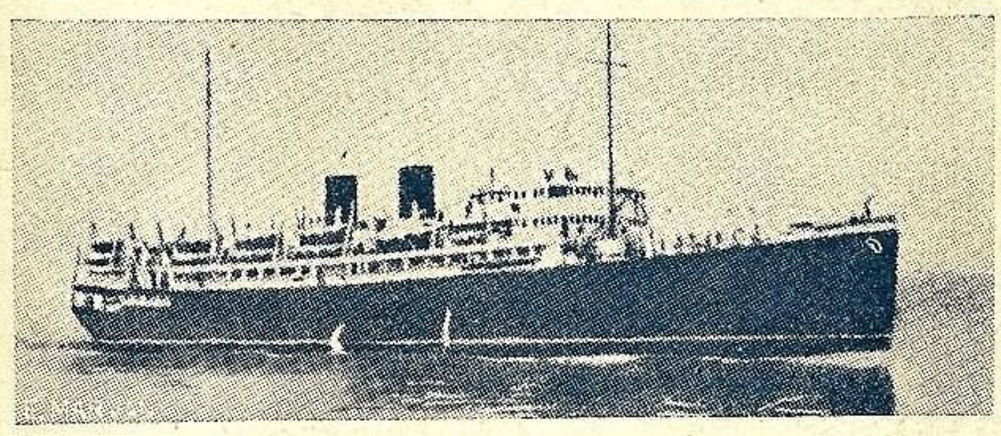
Politica urmată cu persistenţă de guvernul sovietic în direcţiunea creărei unei adevărate flote comerciale a dat rezultate cari sunt un exemplu de urmat pentru ţările cari au nevoe de o marină naţională.

Actualmente, Rusia construeşte şi achiziţionează proporţional mai multe vase decât orice altă ţară din lume. Primul plan quinquenal a dat o deosebită atenţiune marinei comerciale şi această preocupare s'a tradus printr'o vie activitate a şantierelor navale ruseşti, în cari se lucrează, şi acum, în mod temeinic la terminarea a numeroase cargoboate, petrolifere şi vase de pasageri, cari sunt lansate în timpuri record.

Un simptom al acestei activităţi, şi cel mai caracteristic, este faptul că Rusia este singura ţară care nu are vase dezarmate ; mai mult încă, traficul mercantil este atât de dezvoltat încât numeroase companii străine crează linii de navigaţie pentru drenarea exportului sovietic şi pentru alimentarea importului rusesc.

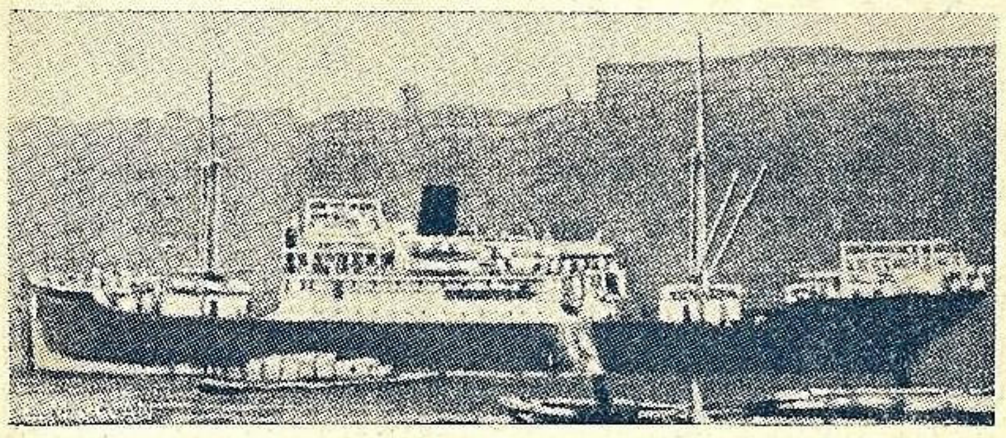
Primul plan quinquenal a prevăzut construirea unei importante flote comerciale: pacheboate, cargoboate, vase frigorifere şi petrolifere; se spera că industria naţională de motoare va fi în stare a echipa vasele construite în Rusia, dar până acum n'a putut-o face în mod satisfăcător. Totuşi, s'au construit circa 50 de vase moderne, de diferite tipuri, cea mai mare parte echipate cu motoare Diesel.

Preocuparea de a nu mai construi decât vase moderne, din toate punctele de vedere, face ca noile vase sovietice să fie întru totul comparabile construcţiunilor străine.



Pachebotul rus Krim

In aceste construcţiuni se observă metoda standardizărei, scoţându-se serii omogene: cargourile clasei *Volga* au 3.100 tone reg. şi motoare de 2.100 HP (M. A. N. în doi timpi) ce dau o viteză de 13 noduri cu încărcătura complectă. Caricul este repartizat în patru magazii iar manutenţiunea se efectuează prin cele mai moderne mijloace. Toată aparatura auxiliară este acţionată de electricitate: încălzit, frigorifere, vinciuri, servomotor, etc. Tankurile de combustibil sunt suficiente pentru a face voiajul Odessa-Marsilia cu 13 noduri fără realimentare. O atenţie deosebită este dată localurilor destinate echipajului: marinarii au cabine cu câte două paturi, iar ofiţerii de punte şi maşină cabine cu cât un pat; sunt două careuri: unul pentru ofiţeri şi unul pentru mecanici.



Nava frigoriferă rusă Rykoff

Petrolierele *Neftsyndicat* şi *Sovietskaia,* construite în şantiere franceze, au o capacitate de 11.600 tone şi o viteză de $10^1/_2$ noduri. Motoarele sunt Diesel Sulzer licenţă franceză şi desvoltă 1400 HP. Gazele de eşapament ale motoarelor sunt utilizate pentru încălzirea localurilor. Pompele, cu o capacitate de 250 tone/oră, sunt acţionate de motoare Sulzer de 100 HP.

Pacheboatele tip *Krim* şi *Grusija,* destinate liniei Caucazului, sunt propulsate de motoare Krupp de 1.950 HP, în doi timpi. Au instalaţiuni pentru 50 de pasageri în clasa I, 200 într'a II, 200 într'a III şi 300 de punte.

Un alt tip, este constituit de clasa *Alexis Rykoff,* cargoboate mixte de 3.750 tone reg., cu instalaţii frigorifere; ele asigură linia Leningrad-Londra, putând lua şi 30 de pasageri. Sunt echipate cu motoare Diesel.

Cu toată criza, guvernul sovietic prevede construirea a încă 50 de vase noi.

N.

Yachting pe uscat şi pe ghiaţă.

Când apa lacurilor înghiaţă nemai permiţând să fie brăzdată de opera vie [1]) a diferitelor bărci cu pânze, mintea omenească veşnic în căutarea de soluţii a rezolvat şi această problemă. In acele împrejurări, cine vrea să folosească vela şi vântul, o poate face schimbând ambarcaţiunea cu o trăsurică sau cu o sanie la care principala diferenţă de celelalte semene, este că în loc de cai, au vântul înhămat la velele lor.

La noi în România, navigaţia cu pânze ataşate la sanie, este foarte rară. Nu avem informaţii decât dela Limanul Nistrului, unde iarna pe ghiaţă sboară (cu vânt bun) sănii de acestea cu viteze destul de apreciabile cari întrec cu mult vitezele yachturilor de sport pe apă.

In alte ţări cari au lacuri mari şi multe şi îngheţuri sau zăpezi bune pentru acest lucru, navigaţia cu vele pe ghiaţă este foarte răspândită. De altfel cine a citit interesantul roman al lui Jules Verne, „Ocolul pământului în 80 de zile" a aflat că încă de pe vremea scriitorului, în Statele Unite, când trenurile înzăpezite nu puteau continua drumul, călătorii puteau parcurge distanţe mari cu viteze mari la bordul unei sănii pe care autorul o descrie în felul următor:

...„mister Fogg examină un vehicul destul de ciudat, un fel de târlie de lemn, aşezată pe două tălpoaie ridicate puţin înainte ca tălpile unei sănii, în care încăpeau 5—6 persoane. In partea dinainte, ca la o treime, se înălţa un drug bine înţepenit de care atârna de-a curmezişul o pânză uriaşă. Acest drug (e vorba de catargul saniei) bine proptit cu ajutorul unor pârghii metalice (desigur sarturile) întindea un odgon de fer (straiul) ce servea să întindă o pânză în trei colţuri, ca de corabie, de o mărime uriaşă.

Indărăt avea o cârmă-patină care îngăduia a se cârmi sania.

Era, după cum se vede, o sanie prevăzută cu pânze ca o luntre. In timpul iernei, pe câmpiile îngheţate când trenurile sunt oprite de nămeţi, aceste vehicule fac drumuri nespus de repezi dela o staţie la alta...".

(Fragmentul acesta e luat dintr'o traducere care se vede că nu prea e faimoasă).

In Suedia, Finlanda, Germania, Canada, Statele Unite şi probabil Rusia, nu numai că se practică acest mijloc de locomoţie în timpul Iernei, dar au loc chiar şi regate [2]) între amatorii concurenţi cari se constituesc în cluburi ca şi un Yacht-club obişnuit. La aceste regate, viteza jucând un rol primordial, e foarte natural să aflăm că pentru a realiza o viteză cât mai mare, tipurile acestor sănii cu vele, au evoluat şi evoluează mereu. In prezent cele mai rapide sănii de sport au velatură asemănătoare yachturilor de sport pe apă.

Leagănul Yachtingului pe ghiaţă este fluviul Hudson (Statele Unite) unde dela 1861 fiinţează o asociaţie „Poughkeepsie Club" care e organizată ca un adevărat yacht-club. In actele acestui club se găseşte notat că o sanie care avea velatură de sloop [3]) a realizat în baia Hudson 120 km/oră. Caracteristicile acelei sanii erau: 20 m. între capătul ghiului [4]) şi vârful bompresului, între patine 8 m., iar suprafaţa velică era de 120 m^2.

In mod obişnuit un yacht-sanie are un schelet în formă de cruce în care partea cea mai lungă este corpul propriu zis care la un capăt are o patină mobilă servind drept cârmă, iar partea cea mai scurtă este o traversă pe care se sprijină fix corpul principal; această traversă are la capete câte o patină. In corpul principal se află bine înţepenit catargul pe care se va înălţa vela sau velele;

---

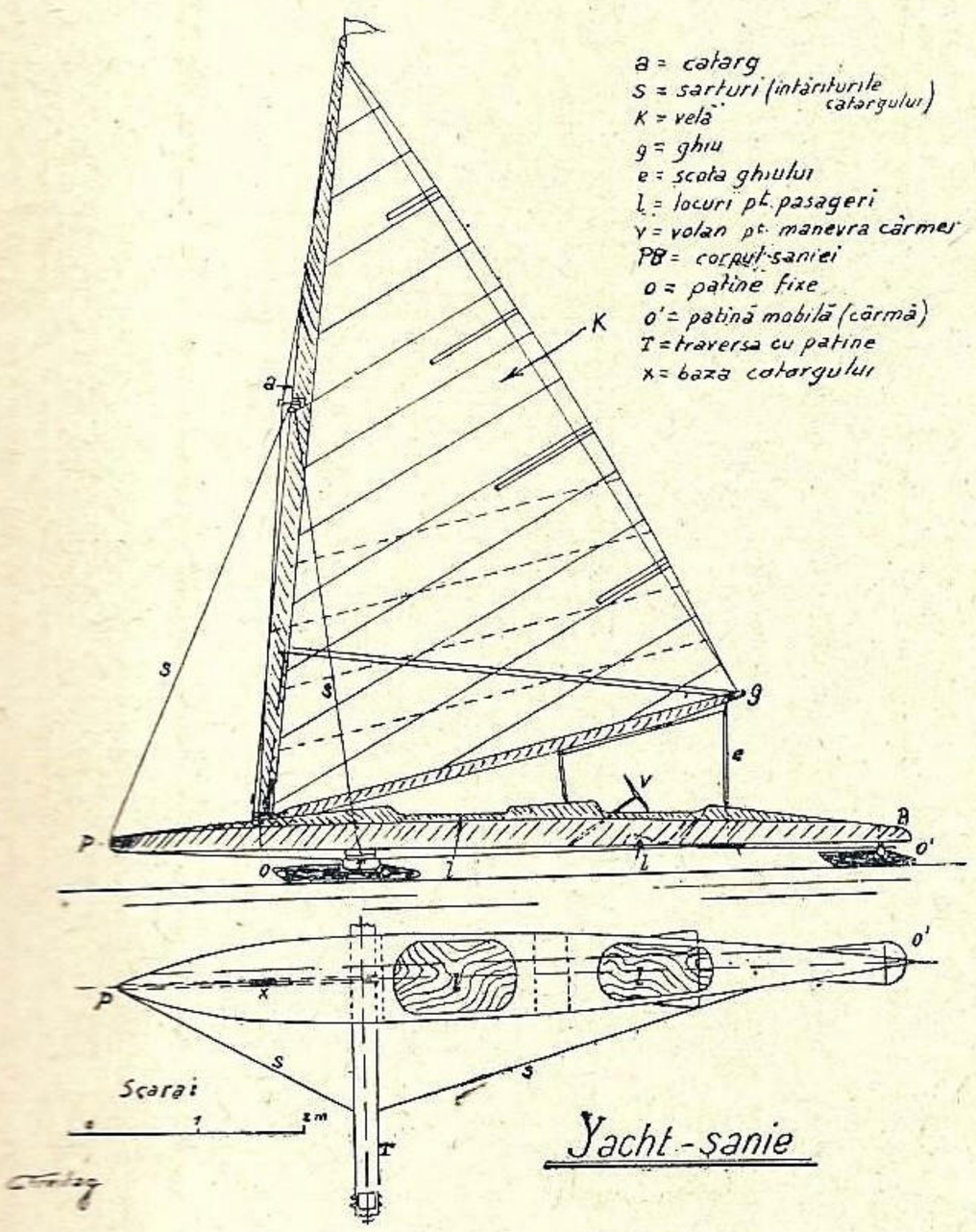
[1]) opera vie este partea corpului navei care stă în apă, iar opera moartă este partea corpului navei care se află deasupra apei.

[2]) regatele sunt întreceri, concursuri de bărci.

[3]) sloop-ul este un tip de navă.

[4]) ghiu este prăjina pe care se prinde vela la bază (în fig. 1 este g).

la rândul lui catargul este bine fixat cu sarturi [5]) de capetele traversei cu patine, adică e bine ţinut lateral şi către înapoi pentru a rezista vântului (catargul nu e aşezat pe aceiaşi linie cu traversa ci puţin mai spre prova saniei, tocmai pentru a putea a avea întărire înspre pupa).



Cele mai multe yachturi-sanie sunt înzestrate numai cu câte-o velă asemănătoare celor dela cuttere [6]) totuşi se poate utiliza şi flocul şi alte vele suplimentare; aceasta depinde numai de tipul velaturei care corspunde conform calculului, cu tipul de sanie la care va fi arborată [7]).

In schiţă dăm planul unui yacht-sanie de 15 m² velatură, pentru 2—3 persoane.

Manevra velelor şi evoluţiile se execută ca şi în navigaţia pe apă, deasemeni şi drumul se face tot în volte [8]) cu singura deosebire că deriva este puţin mai mică decât pe apă şi se poate merge cu vânt foarte strâns [9]) dacă au patine speciale.

In legătură cu drumul e cazul să menţionăm că unii amatori adaptează diferite patine în legătură cu condiţiile în cari vor alunecă; astfel au patine în care au încastrată o şină de fer având o secţiune cu unghi de tăere în ghiaţă de 90° pentru ghiaţă mai moale; cu 65° pentru ghiaţă mai tare, iar pentru ghiaţă acoperită cu zăpadă, secţiune are forma unui *T* care având o înălţime de 15 cm. pătrunde prin zăpadă până la ghiaţă.

Cele mai obişnuite sanii cu vele erau de tipul arătat în fig. 1, adică, locurile echipierilor erau fixate în corpul principal dela întretăerea acestuia cu traversă cu patine spre pupa, unde corpul se sprijinea pe patina-cârmă (care putea fi manevrată cu un volan ca cel de automobil prin transmisii de sârmă) iar catargul se afla fixat în corp dela întretăerea traversei spre prova.

De curând un american, Meyer, a adus o inovaţie care înlătură câteva inconveniente. Cu tipul obişnuit de sanie, pe vânt prea puternic sania riscă să fie răsturnată la volte, căci în mod obişnuit se întâmplă ca echipierii să se găsească în situaţia de a aluneca doar pe cârmă şi pe patina de sub vânt [10]). Pentru acest motiv destul de principal, tipul de sanie al lui Meyer expus în fig. 2 se prezintă opus de 180° tipului obişnuit. Prova vechiului tip a devenit pupa, iar pupa a devenit prova, adică sania merge cu patina-cârmă înainte, iar locurile echipierilor sunt chiar pe întretăerea cu traversa, puţin înaintea şi puţin în urma acestei întretăeri; catargul ca deobicei va fi fixat spre prova. In felul acesta greutatea echipierilor va apăsa direct pe patine şi va împedica şi mai mult ca vântul să le poată ridica, iar prin faptul că patina-cârmă e la prova, efectul de cârmă e mai pronunţat pentru că vântul prin intermediul velei, împinge prova saniei în jos. După cum se vede şi în figură, această sanie are o velă tip Marconi şi un floc.

La începutul articolului am spus că velele se pot aplica şi la vehiculele cu roate. E drept că uneori nici nu e nevoe să punem vele, căci vântul când se înfurie, de multe ori se întâmplă să împingă vagoane de C. F. R. pe linie la distanţe mari. In străinătate, pe marile plaje oceanice, mai ales în timpul refluxului când plaja are lăţimi între 10—20 m., mulţime de copii capătă din cea mai fragedă vârstă gustul velei; plaja e brăzdată în lung şi în lat de trăsurele mici de tipul cunoscut sub numele de *bihuncă,* cu roţi de cauciuc în felul celor dela trăsurile dela cursele de trap, şi câte o mică velă fixată la un catarg. Câte unul sau doi copii dela 5—6 ani, călare pe aceste mici bihunci cu mâna manevrează vela, iar cu picioruţele rezemate pe osia roţilor din faţă, cârmuesc. E o adevărată plăcere să priveşti ce îndemânare şi ce ochi de marinar au aceşti copii cari desigur că nu au urmat nici un curs special de navigaţie cu vele pe uscat şi cari când vor fi mai mari vor fi nişte pasionaţi ai sporturilor pe apă (pentrucă numai pe apă poţi simţi într'adevăr plăcerea de a folosi vântul şi vela).

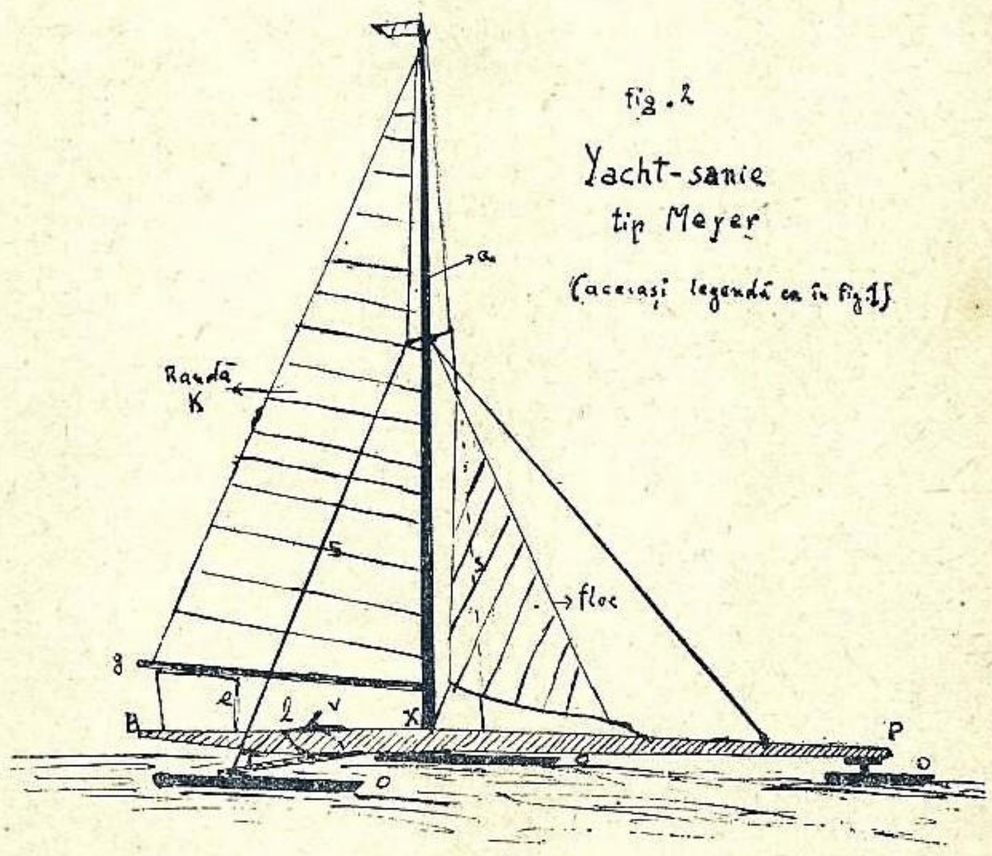


fig. 2
Yacht-sanie tip Meyer
(Aceeaşi legendă ca în fig. 1)

La noi, pentrucă plajele noastre nu sunt aşa de late, sau chiar când sunt late sunt tixite de cei cari fac băi de soare, încât nu ar fi loc pentru evoluţii, nu prea credem că ar putea să se desvolte

---

[5]) sartul este o întăritură de sârmă a catargului.

[6]) cutter-ul, numire engleză a yachturilor de sport.

[7]) a arbora, a întinde, a ridica vela sau pavilioane la o navă.

[8]) navigaţie în volte, în zig-zag pt. a putea merge contra vântului.

[9]) vânt strâns, unghiul de incidenţă al direcţiei vântului faţă de planul longitudinal al navei, e foarte mic (sub 20°).

[10]) In vânt, în partea în care loveşte vântul; sub vânt, partea opusă cele „în vânt".

Marea desparte societăţile sălbatece, însă le uneşte pe acelea intrate într'un stadiu de civilizaţie. (Victor Bellio 1886)

acest sport. Totuşi cum ai multă bunăvoinţă privind lucrurile, am putea să ne gândim că partea plajei dela Mamaia care nu este concesionată băilor de mare. oferă o întindere destul de mare pentru acei cari ar vrea să-şi înveţe copii să practice acest plăcut şi frumos sport. Natural că o condiţie principală este ca nisipul să fie ud-svântat puţin, căci altfel roţile trăsurelei se înisipează.

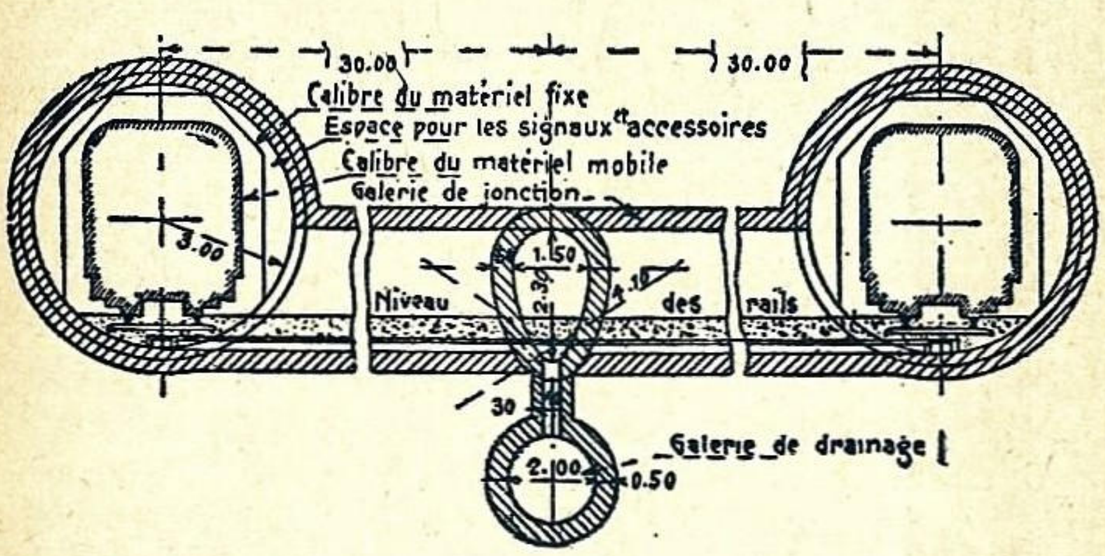
Desigur că o pistă special amenajată după cerinţele acestui sport, în parcuri publice, este soluţia cea mai bună.

Dacă am fi în America, ţara realizării celor mai năstruşnice idei desigur ideia de mai sus cu pistă special amenajată, care nu e prea năstruşnică, ar găsi pe cineva care să o realizeze, ba încă pentru a fi siguranţă că şi în zilele când nu bate vântul, amatorii vor putea să-şi practice sportul, s'ar putea instala şi nişte turbo-suflante [11]) mari cari la asemenea ocazii să sufle vânt de o intensitate reglabilă.

Z. N.

Tunelul pe sub Gibraltar

Acum vreo 7 ani s'a ventilat ideia construirei unui tunel pe sub Gibraltar.



In 1928 o comisiune spaniolă a fost însărcinată cu studierea posibilităţilor de realizare, şi care în curând îşi va fi terminat lucrările.

Chestiunile la care trebuia să răspundă această comisiune erau :

Dacă între cele 2 coaste exista o concordantă între natura solului care să asigure absenţa faliilor între care s'ar putea produce infiltraţiuni de apă ce ar împedica lucrările ; care este natura rocilor ce se vor întâlni la perforaj de traseul tunelului, şi care e relieful strâmtori ?

Rezultatul tuturor cercetărilor este cât se poate de favorabil şi proectul de construcţie în linii generale a şi fost trasat.

Tunelul va avea 32 km. la o adâncime de 380 m. dela nivelul mării (fundul în aceste regiuni e de 300 m.)

Pentru reducerea rezistenţii se intenţionează construirea a 2 galerii circulare de 6 m. diametru între care ar fi galeria de evacuare a infiltraţiilor de apă.

Traseul va urma linia de cea mai mică adâncime, de aceia nu va fi rectiliniu ci va avea o mică convexitate spre Atlantic.

Chestiunea ventilaţiei deşi nu constitue o problemă grea de soluţionat nu e definitiv stabilită pentrucă trebuesc împăcate anume consideraţiuni de apărare a tunelului în timp de război.

Temperatura nu se crede că ar fi prea mare.

Construcţia care ar dura 8 ani ar interesa în primul rând atât Spania, Franţa, Anglia cât şi Italia, America de Sud.

Prin acest tunel, linia ferată de pe coasta de west, traversând Marocul francez şi Rio de Oro Spaniol, ar atinge Dakar legând Parisul cu Brazilia în 7 zile şi cu Argentina în 8 zile ; apoi linia transhariană proectată, ar pune Londra la 8 zile depărtare de Capul Bunei Speranţei (azi la 18 zile) şi Parisul la 3 zile de Senegal şi 5 de Congo.

Traficul maritim al liniilor spre Africa de Nord şi Coasta Occidentală a Africei din Mediterană trebue să se pregătească de o concurenţă serioasă.

MIRTH

[11]) turbo-suflantă ventilator cu turbină.

Este marea liberă ?

Revue Maritime, tratează chestiunea libertăţei mării proclamată de dreptul maritim.

„Pentrucă nici o putere nu poate în prezent să-şi însuşească marea, pentru acelaş motive, nici o comunitate de state nu poate să o facă, pentrucă stăpânirea ei s'ar ciocni de aceleaşi obstacole întâlnite de pretenţiunile statelor luate individual".

„Nici unul din state neposedând marea, nu poate prin urmare să o treacă unei comunităţi a statelor".

„Desigur, se poate da marinarilor legi identice şi precise ; se poate sancţiona infracţiunile de care s'ar face vinovaţi prin neglijarea acestor instrucţiuni ; aceasta însă nu înseamnă că marea este comună. Inseamnă numai că s'a căzut de acord în adaptarea unor reguli relativ la folosirea ei, reguli obligatorii pentru cei ce le-au subscris, şi numai pentru aceştia.

„Nimeni nu are puterea şi nici mijlocul de a le impune altora şi nici de a refuza cuiva folosirea mării bazându-se pe aceste reguli".

„Pe de altă parte, aceste reglementări nu pot să conducă la sancţiuni decât ca venind din partea Statului a cărui navă în cauză, îi poartă pavilionul ; ceilalţi contractanţi nu au nici o jurisdicţie asupra lui şi maximum ce acestea pot face este de „a semnala infracţiunea pe care au constatat-o".

„De altfel „teoria mării în condominium (condominiu, *dreptul de suveranitate sau control, exercitat în comun de 2 state asupra altui stat) neglijează faptul esenţial că nimeni nu are posibilitatea de a exercita suveranitatea pe mare, şi în afară de această constatare nu se poate clădi nici o construcţiune satisfăcătoare pentru* spiritul *şi* aplicabilul *în practică".*

„Singura concepţie acceptabilă este acea care consideră marea ca neaparţinând nimănui, şi care caută sancţiunea infracţiunilor în dreptul în care au fost săvârşite, în măsurile de reacţie a neutrilor pentru a face presiune asupra statului care a neglijat îndatoririle ce-i sunt impuse de civilizaţie".

„Ceeace e adevărat, e că singură o forţă poate să se opună acţiunei unei alte forţe".

De la Liga Maritimă şi Colonială franceză

In cursul lunei Februarie, Liga maritimă şi Colonială Franceză a provocat o adunare pentru a se examina situaţia critică a marinei Comerciale şi măsurile urgente de luat.

La fine s'a redactat o moţiune de către comitetul Central al Armatorilor prin care se cerea :

Suprimarea grabnică a sarcinelor care defavorizează armamentul francez în raport cu cel străin ; încheierea de convenţiuni spre a se pune capăt cursei de mărire a tonajului şi politicei de susţinere a prestigiului pavilionului ; — o propagandă intensă pentru o libertate mai mare de schimb între popoare. (Le Y).

Cum e încurajată Liga Navală Bulgară

Nu odată vecinii noştri dela Sud ne-au dat pilde de muncă statornică şi unitară, chiar în chestiuni maritime. Cele de mai jos sunt edificatoare :

Colonii de vară

— La 4 Decembrie 1933, consiliul municipiului Varna a cedat, in mod gratuit, Ligii navale naţionale bulgare un teren, în suprafaţă de 4500 mp., pentru construirea unor colonii de vară pentru şcolarii din diferitele oraşele ale Bulgariei. Nu sunt admişi în acele

colonii decât membrii organizaţiei. Coloniile vor fi sub îngrjirea comitetului central de conducere al Ligii.

Cursuri de înnot

La 27 Dec. 1933, Liga navală bulgară a deschis la Sofia, sub conducerea d-lui ing. Daracciev, un curs pentru instructorii de natație. Pe lângă acel curs s'a înfiinţat şi o secţie pentru doamne.

Construcţii de bărci

La liceul Nr. 3 de băeţi din Sofia, în orele de lucru manual, elevii construesc, sub conducerea maestrului respectiv, bărci de sport. Primăvara elevii vor face exerciţii de canotaj în bazinul companiei de pontonieri (300 m.×50 m.) pe râul Boian.

Tot înnot

Toate filialele Ligii navale bulgare fac pregătiri pentru construirea bazinelor de natație, ţinând conferinţe cu reprezentanţii autorităţilor locale, care vor da concurs Ligii, în această privinţă.

Congresul Ligii Navale Bulgare

Cu prilejul împlinirei a zece ani de activitate a Ligii Navale bulgare (Morski Sgovor) d. Prof. Arnaudof a comunicat între altele :

„O perioadă scurtă, dar de o activitate intensă. Căci, în adevăr, a atrage atenţia asupra importanţei covârşitoare a mării a unui popor, care n'avea aproape nici o legătură cu ea, fără, poate, de atracţia romantică a tineretului pentru poezie şi grandoarea mării, a deştepta conştiinţa tuturor păturilor societăţii noastre — de însemnătatea capitală a căilor maritime libere, pentru prosperitatea noastră economică, politică şi culturală, a trezit această conştiinţă nu poate fi decât o operă grandioasă.

D. prof. Dolinski, dela şcoala superioară de comerţ din Varna, a citit un referat asupra „Importanţei economice a mării". Referatul a arătat, prin tabele statistice, că Bulgaria ocupă unul din ultimele locuri printre ţările europene, cu cele 150 vase ale sale — sunt luate în consideraţie numai acelea ce depăşesc 5 tone — cu un tonaj general de 13705 tone.

Scoate în relief marea importanţă a Dunării şi a mării Egee pentru economia naţională. Marea Neagră, deşi e o mare închisă, era foarte importantă pentru noi, atâta timp cât clienţii noştri erau popoarele din jurul ei. Astăzi însă, când exportul nostru tinde mai ales spre Vest, eşirea noastră la marea Egee a devenit imperioasă.

Căpitanul *Kârşikov* a arătat importanţa sporturilor maritime, care desvoltă deopotrivă tot organismul.

La urmă se dă citire următoarei moţiuni :

I. A se stărui la ministerul agriculturii spre a adapta o chibzuită, bine studiată şi sănătoasă politică pescărească ;.

2. Spre a redeschide şcoala de pescărie, reorganizând-o pe baza învăţămintelor trase din existenţa ei de până acum ;

3. Spre a rezolva problema răcitoarelor şi cea a transportului de peşte, unul din cei mai importanţi factori ai desvoltării pescăritului.

II. A se interveni la autorităţile şi persoanele competente spre a nu se stânjeni iniţiativa creării navigaţiei pe Dunăre, cât mai curând posibil ; pentru cumpărarea a câtorva vase noui, pentru intensificarea comerţului maritim.

III. A se stărui la ministerul comunicaţiilor spre a supune parlamentului legea pentru încurajarea navigaţiei comerciale, care lege e strâns legată de legea asupra navigaţiei comerciale, în vigoare.

IV. A se stărui ca toţi factorii responsabili să se concerteze în privinţa scoaterii ţării din nenorocita aventură în chestia Balcanilor. Fără a ne crede competenţi a da directive pentru politica noastră externă, să se sublinieze că, oricare ar putea fi această politică, punctul cardinal trebue să fie *chestia mării Egee.*

V. A se desfăşura o activitate intensă pentru atragerea tineretului în organizaţie, pregătind astfel pioneri pentru posedarea economică şi spirituală a mării.

Pentru aceasta, toate filialele Ligii navale vor promova sporturile maritime : crearea de colonii de vară model în oraşele şi localităţile maritime, cerându-se statului şi comunelor respective ajutoare materiale şi terenuri pentru plajă ;

Trezirea interesului tineretului şcolar pentru ridicarea sporturilor maritime, prin participarea la discuţiile autorităţilor şcolare locale; construirea de bazine în toate localităţile populate, pentru elevi, militari şi lucrători ;

Se va interveni la ministerul de război pentru introducerea obligatorie a orelor de natație şi, dacă se poate, a celor de canotaj.

Mor Goelanzii

Oricine a călătorit pe mare a observat că apropierea coastei o anunţă de cele mai multe ori stolurile de goelanzi care se ţin de navă, sboară în jurul ei, se reped şi iau din sbor resturile de mâncare ce se aruncă de pe bord.

Printre marinari se spune că e păcat de a se împuşca păsările aceste, şi în unele ţări, de ex. Anglia, foarte mulţi barcagii, marinari, din proprie iniţiativă, împreună cu pescari anume însărcinaţi, ies iarna spre larg şi le aruncă de mâncare.

Progresele technice însă în construcţiile navale fac ca aceste păsări să fie omorâte cu miile uneori.

In Franţa, d. Richet a prezentat Academiei de ştiinţe un studiu din care se constată că prin aruncarea în mare a resturilor de combustibile lichide aceastea se răspândesc uşor pe suprafeţe mari omorând atât un mare număr de animale aquatice (peşti, moluşte) cât şi goelanzii.

Moartea acestora nu e cauzată prin otrăvire ci prin împregnarea păcurei în pene, care face ca aceste pene să-şi piardă proprietăţile sale isolante, astfel că pasărea moare de frig.

In Anglia Societatea de protecţie a păsărilor, duce o campanie pentru instalarea pe nave de aparate separatoare a otrăvilor.

(J. d. l. m. m. şi Y).

Construcţiunì navale sovietice

Sovietele urmăresc cu tenacitate sporirea flotei comerciale, în special a celei petroliere.

Şantierele sovietice, termină în curând 5 petroliere destinate *Caspicei,* între *Baku* şi *Astrakan,* amenajate cu instalaţiuni ultra-moderne.

Deşi în ultimul timp se evita întrebuinţarea electricităţii la auxiliarele acestor fel de nave, pentru navele aceste sovietice s'a adoptat conducerea electrică p. auxiliare.

Navele au 11850 deplasament, 2600 H. P. 11 noduri, lungime 128 m.

Coca este împărţită transersal prin 10 pereţi şi longitudinal prin 3. 64% din lungime e ocupată de cisterne. Fiecare cisternă are 9.65 m, afară de cele din prova care au 7,23 m.

Trei din aceste nave, au 2 motoare MAN în 2 timpi cu simplu efect, 6 cilindri, fiecare a 1300 H. P. cu 190 gr. pe cal/oră efectiv, construite în Rusia.

Celelalte 2 au motoare MAN cu 4 cilindre în 2 timpi cu simplu efect, construite în Germania, 1200—1400 H. P., consumaţie 172 gr. pe cal/oră efectiv.

Cârma — pentru prima oară întrebuinţată în Rusia — este tip *Simplex.*

Incărcarea cisternelor se face prin 2 pompe centrifugale a 820 tone/oră acţionate prin motoare electrice de 130 H. P.

Protecţia contra incendiului foarte minuţios studiată.

Prin aceste nave, Rusia s'a clasat a 4-a în 1933 după Germania, Suedia, Italia, în construcţia motonavelor. (J. d. l. m. m.).

MIRTH

Tipuri noi de căldări marine. — Iohnson

Nu de mult timp au fost construite aceste noi tipuri de caldari numite *Iohson* a căror progrese determină adaptarea lor pe multe nave.

In linii generale, caldarea cuprinde 2 colectoare cilindrice orizontale, una deasupra alteia, una în partea cea mai înaltă, cealaltă în partea cea mai de jos căldării, şi cre formează primul colectorul de vapori, secundul colectorul de apă. Colectoarele sunt unite prin tuburi îndoite care limitează camera de combustiune dându-i prin urmare forma cilindrică şi care la fiecare extremitate este închisă prin fascicule de tuburi verticale de aşa manieră, încât toată suprafaţa camerei de combustiune este căptuşită cu tuburi afară de orificiile necesare injectoarelor.

Alte 2 fascicule de tuburi leagă generatricea inferioară a colectorului superior cu generatricea inferioară a colectorului inferior, astfel că se împarte în două părţi simetrice camera de ardere.

Dăm mai jos rezultatele probelor la care a fost impusă căldarea *Iohnson.*

	Regim normal	Regim forţat
Voporizare normală	75.440 kg.	87.145 kg.
Vaporizare la 100° C	91.848 kg.	106.839 kg.
Suprafaţa de încălzire	838 m²	838 m²
Suprafaţa de supra încălzire	168 m²	168 m²
Suprafaţa totală (încălzire şi supraîncălzire)	1000 m²	1006 m²
Vaporizare pe m² de suprafaţă de încălzire	90 kg.	104 kg.
Vaporizare pe m² de supr. la 100° C.	109.6 kg.	127,5 kg.
Păcură consumată pe oră	6382 kg.	7775 kg.
Volumul camerei de ardere	25.627 m³	25,627 m³
Păcură pe m² de supr. de încălzire	7 kg. 6 m²	9 kg. 27 m²
Păcură pe m³ de cameră de ardere	249 kg/m³	303 k. 4/m³
Puterea calorifică a combustibilului	10600 c.	10600 c
Căldură pe m³ a camerei de ardere	2639500 c.	3.216.665 c
Temperatura finală a vaporilor	330° C	337 C
Temperatura apei de alimentaţie	83°3 C	83^0_3 C
Temperatura gazelor la intrarea în coş	425° C	471° C
CO_2	13.49%	13.4%
Randam, căldurei şi supra încălzitorului	73.4%	70%
Presiunea de aer	+98 m/m	+143.5 m/m
Presiunea dd aer în focar	+31 m/m	+56,38 m/m
Presiunea vaporilor	20.4 kg.	20.4 kg.
Numărul injectoarelor în serviciu	10	10
Apa vaporizată pe Kg. de greutate a căldurei	1,2	1.4

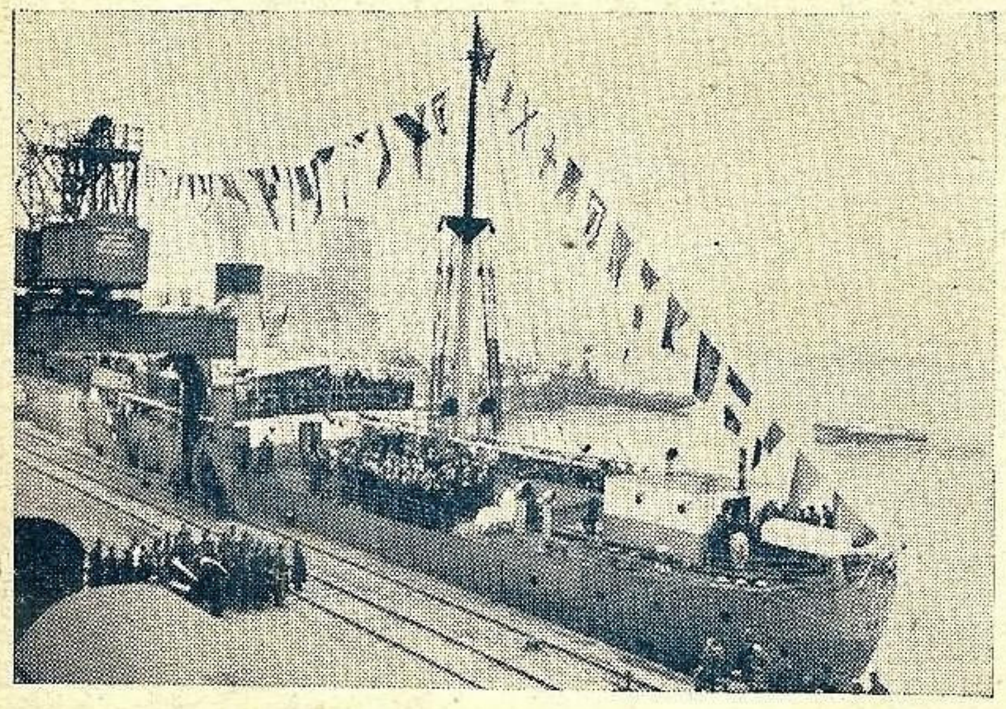
Căldarea este aplicabilă atât navelor comerciale cât şi de război, cu sau fără încălzitor, este special indicată de a arde păcură sau combustibil pulverizat sau gazos.

Prin reîncălzirea aerului datele de mai sus ar putea fi şi mai mult îmbunătăţite.

Se dă ca sigură adaptarea acestor noi tipuri de căldări pe al doilea pachebot, — frate cu No. 534 — pe care noua soc. *Cunard-White Star Co.* intenţionează a-l construi aşa cum s'a arătat în No. 2—3, 1934.

Deocamdată s'a adoptat sistemul pe acheboatele *Austurias* şi *Alcantara.* (J. d. l. m. m.)

Polonia îşi reînoeşte navele



Nava Poloneză „Lech"

Autorităţile maritime poloneze au stabilit un program eşalonat pe zece ani, pentru reînoirea navelor de comerţ.

După doi ani compania „Zagluga Polska" a construit navele *„Slask"* şi *„Cieszyn"* care vor deservi linia regulată Gdynia-Roterdam-Anvers iar compania Polono-Britanică trei: *„Lûbliu" Lwow* şi *Lech* între Gdynia-Danţig-Hull.

Pe de altă parte compania transatlantică a comandat două transatlantice cu motor.

Pe măsură ce noile construcţi iau marea, se vând cele vechi, iar modernizarea traficului: dela 14.300 tone în 1932 s'a ridicat la 18.300 tone în 1933.

Traficul portului Dantzig.

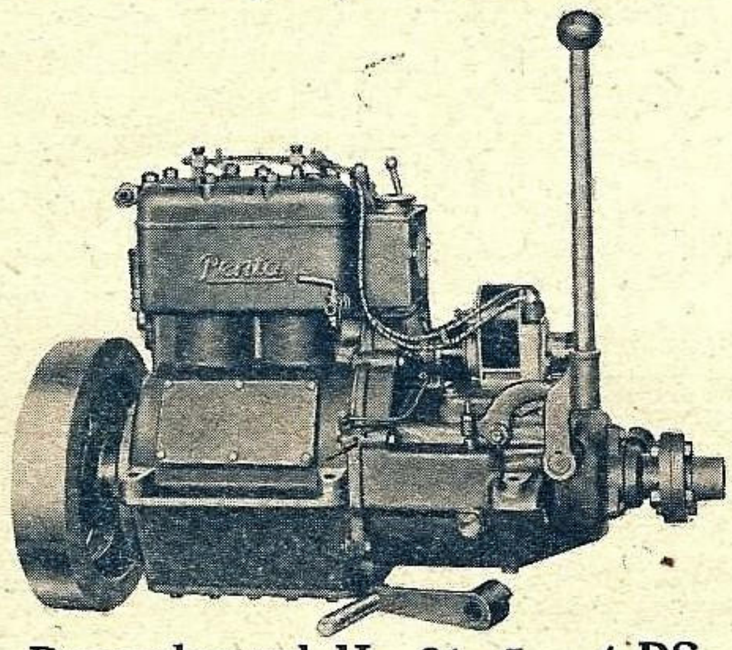
Traficul acestui port s'a ridicat în Februarie la 405 mii tone, faţă de 368 mii în Ianuarie.

Nou siloz la Gdynia.

S'a hotărât construirea la Gdynia a unui siloz pentru grâu de o capacitate între 20—25.000 tone şi al cărui cost se ridică la 4 milioane zloţi (80 milioane lei).

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine.



Propulsorul U—21, 3-- 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6--10 PS
pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi
Motorul interior Penta 3½—7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7—10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10—15 PS tip L4
Motorul interior Penta 16—24 PS tip A4
Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă la nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 310/50

PENTA MOTOR

Recenzii

Cartea apelor de Apostol Culea

Liga Navală Română simte o adevărată şi profundă mulţumire când are ocaziunea de a constata că ideile sale găsesc înţelegerea cuvenită din partea diferitelor personalităţi şi a autorităţilor.

Una din aceste ocaziuni, o are acum prin apariţia volumului *„Cartea Apelor"* a d-lui *Apostol Culea.*

D. *Ap. Culea,* unul din cei mai preţioşi colaboratori ai L. N. R., o personalitate entuziastă şi bine cunoscută în lumea scrisului şi a iniţiativelor frumoase şi definitiv câştigată ideilor noastre a avut fericita inspiraţie de a aduna într'o lucrare formată din 2 volume, cele mai frumoase bucăţi literare, istorice, geografice, ştiinţifice, cântece, — în legătură cu apele — ale diferitelor autori străini şi români.

Volumul I a apărut acum şi cuprinde bucăţi literare, cântece, iar volumul II va cuprinde lecturi istorice, geografice, şi ştiinţifice va apare în curând.

Astfel acest volum cuprinde în 315 pagini atâtea şi atâtea bucăţi frumoase din *Pierre Loti, Vocino, Dandolo, Andersen, Corbière, Ed. de Amicis, Anatole France, Kipling, Bojer, Blasco Ibanez, Jack London, Jean Bart, Em. Bucuţa, Al. Cazaban, M. Sadoveanu, N. Dunăreanu, C. Sandu Aldea* etc. Autori atât de bine cunoscuţi şi apreciaţi şi despre care găsim de prisos a mai adăuga ceva.

Cartea, — complectată cu un vocabular marinăresc care dă posibilitate tuturor să înţeleagă şi să se familiarizeze cu frumoasele cuvinte şi expresiuni marinăreşti şi cu o listă de revistele, şi cărţile de literatură, ştiinţă, călătorii, sport, etc., străine şi romane în legătură cu apa, pe care cei dornici, atât copii, tineret cât şi cei mai în vârstă, e de recomandat să le citească — e tipărită cu cheltuiala Ministerului Instrucţiunii, pentru tineretul din regiunea apelor.

Această carte a d-lui Culea ar trebui să treacă din mână în mână elevilor din toate şcolile noastre, nu numai în acele din regiunea apelor.

Pentru *„Cartea Apelor"* care sporeşte numărul mijloacelor de propagandă, Liga Navală e recunoscătoare atât d-lui Culea cât şi Ministerului Instrucţiunii, şi o recomandă cu cea mai mare căldură tuturor, în special tineretului care trebue să înceapă a se pătrunde de pe acum despre binefacerile pe care marea, fluviile, şi orice curs de apă — aceste isvoare naturale de bogăţie — le aduce omenirei în general şi ţării noastre în special, pentrucă dela acest tineret — viitorul conducător al acestei ţări — educat şi îndrumat în acest sens, aşteptăm să găsim pentru prosperitatea ţării noastre, cea mai deplină înţelegere.

MIRTH

Curs de Navigaţie de Cpt. Prossinag Carol din Marina Regală Română

O lucrare complectă, scrisă cu mult spirit de metodă, aproape pe înţelesul tuturor şi mai ales scrisă în româneşte, cred că o asemenea lucrare, în care mai ales partea teoretică şi practică sunt îmbrăţişate deopotrivă, va fi apreciată şi primită cu mult entuziasm de ofiţerii din marina de războiu cât şi de cei din marina comercială.

Cursul de navigaţie al d-lui *Cpt. Prossinag Carol* Director de Studii la Şcoala Navală, după apariţia tipului de calcul al d-lui *Comandor Gheorghiu Alexandru* vine să îndeplinească un gol în literatura didactică marină şi apare exact la timp ca o complectare a primei lucrări a aceluiaşi autor, *Manualul ofiţerului de cart.*

Acest curs cuprinde toate problemele, navigaţiei, adică: Navigaţia costieră şi estimată, cosmografia nautică, navigaţia astronomică, tema deviaţiilor şi compensarea Compasului, Compasul Giroscopic, etc.

In acest curs s'au unificat toate metodele de calcul, reglementate încă din 1921 prin tipul de calcul oficial al d-lui *Comandor Gheorghiu Alexandru.*

Cursul de navigaţie — îl recomandăm cu toată căldura oricărui amator de a cunoaşte arta navigaţiei — fiind accesibil chiar celor cu o pregătire intelectuală mai puţin pretenţioasă.

Faţă de această realizare fericită, *Liga Navală* — nu are cuvinte decât de laudă pentru autor, şi rugăm pe această cale să primească felicitările noastre.

Lt. GHEZZO

Manual de înnot de Th. Spânu

De curând a apărut în rafturile librăriei, un manual de înot la râuri şi mare a Maestrului de înot şi campion naţional *Spânu Teodor* apărut sub auspiciile Oficiului Naţional de Educaţie Fizică.

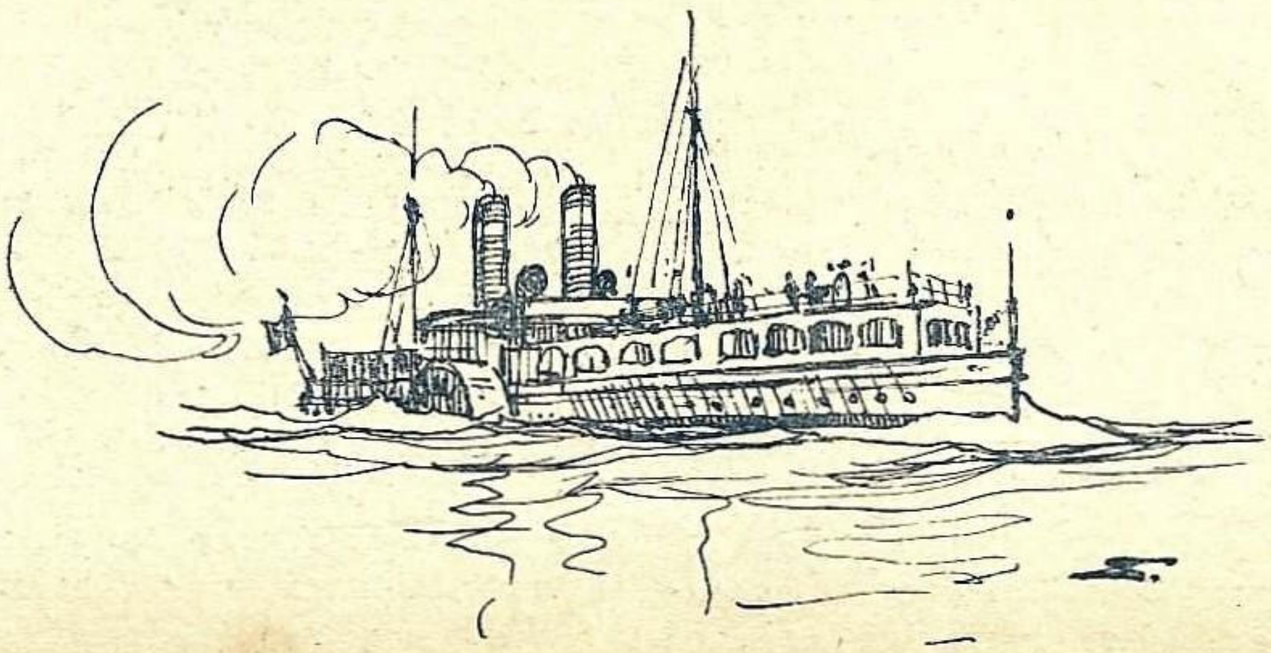
Sub coperta acestei cărţi modeste se ascunde poate cea mai complectă lucrare apărută până azi la noi, autorul, vechi campion naţional de înot, tratează admirabil toate chestiunile în legătură cu înotul, — săriturile, salvările dela înec, jocurile (water-pollo), antrenamentul şi concursurile nautice. Această lucrare — cred că este absolut necesară tuturor acelora cari vor să înveţe înotul sau să se perfecţioneze în practicarea acestor sporturi de apă.

Această lucrare scrisă cu competenţă şi de valoare technică, poartă recomandările d-lor Amiral Bălănescu, d-lui General Bădulescu Directorul General al Educaţiei Fizice şi Lt. Colonelului Pălăngeanu Comandantul Institutului Militar de Educaţie Fizică.

Maestrul Spânu Teodor, a prezentat lucrarea, A. S. Regale Principelui Nicolae şi Marelui Voevod Mihai.

Recomandăm manualul tuturor cari doresc să se iniţieze serios în domeniul acestui sport, fiind absolut indispensabil oricărui început temeinic.

Locotenent GHEZZO EDUARD.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

FRANŢA

☐ Tonajul francez dezarmat în porturile Metropolei şi a Algeriei la 1 Martie a. c. este de 867.469 tone faţă de 886.840 existent la 15 Ianuarie.

ANGLIA

☐ Creditele fixate pentru marină de război pe 1934 se ridică la 56.550.000 Lire, adică cu 2980.000 în plus faţă de 1933. Noul program de construcţiuni comportă 4 crucişetoare, 8 distrugătoare, 1 leader, 1 navă port avioane, 3 submarine şi 8 unităţi secundare.

Mărirea creditelor se justifică prin necesitatea de noi amenajări de adus unităţilor vechi ca şi prin criza financiară din 1931 care au întârziat diverse construcţii.

GERMANIA.

☐ Aparatul motor a navei de linie *Amiral von Scheer* — acelaş tip cu *Deutschland* — livrată de către *M. A. N.* e în curs de montare.

E constituit din motoare în 2 timpi cu dublu efect care dau 56.000 H. P.

Construcţia aparatului motor al celei de a treia navă din această categorie a început.

JAPONIA.

☐ Programul de construcţii de executat până în 1937 cuprinde: 2 cruciş. a 8500 tone, 3 port avioane a 10.000 tone, 14 distrugătoare totalizând 10.000 tone, 4 submarine totalizând 1800 tone, 16 distrugătoare a 600 tone, 4 nave contra submarinelor, 3 nave aprovizionare de aviaţie, 2 transporturi petroliere de 15.000 tone, o navă atelier de 15.000 tone.

Deasemeni modernizarea navelor de linie *Mutsu* şi *Nagato* (32.700 tone) şi a portavionului *Kaga* (26.900 tone) şi construcţia a 8 escadrile de avioane pentru marină.

RUSIA.

☐ S'au angajat discuţiuni cu Italia pentru cumpărarea a 8 nave totalizând 23.000 tone plătit o parte la început iar restul în 30 luni, guvernul italian garantând.

Deasemenea se svoneşte cumpărarea a 11 cargo-uri totalizând 40.000 tone, din Norvegia, Suedia şi Olanda. (J. d. l. m. m.)

ITALIA.

Nava *Artiglio* va reîncepe în curând din nou lucrările pentru scoaterea a 20 mil. fr. aur ce ar mai fi rămas în nava *Egipt* scufundată în timpul războiului.

Din ţară

Yacht Club Român distinge salvatorii naufragiaţilor lui Santoni

Cu prilejul Adunării Ligii Navale Secţia Constanţa s'a conferit câte o tabacheră din partea Yacht-Clubului Bucureşti d-lor Petre Popescu Comandantul pilotinei Duca şi C. Severineanu comandantul remorcherului Amarillis care împreună cu mecanicul şef Ionescu M. Nicolae, şi marinarii Stan Gh. Iordăchescu Mihai, şi restul echipagiilor înfruntând marea, cu riscul vieţii lor au contribuit la salvarea naufragiaţilor de pe vasul Italian Santoni.

Aceste districţiuni au fost înmânate de către d. Ing. N. Caranfil Preşedintele Yacht Clubului Bucureşti, de faţă fiind d-l Amiral Bărbuneanu, C-dori Passerar, Dumitrescu, Zlatian, Ing. Cotovu, Avocat Vulpe, Lt. Ghezzo, etc.

LT. GHEZZO

Noua lege a marinei comerciale

Legile trebuesc totdeauna să fie în concordanţă cu situaţiile şi cu cerinţele timpurilor căci numai aşa corespund scopurilor pentru care au fost făcute şi numai aşa sunt pentru binele obştesc.

Una din legile care a rămas mereu în urmă cu cerinţele timpului şi situaţiilor, care a suferit cele mai puţine schimbări este actuala *„Lege pentru organizarea marinei Comerciale"* din 1907 şi modificată insuficient în câteva articole în 1922; şi nimeni cred că nu ar putea contesta importanţa acestei legi pentru statul nostru din orice punct de vedere, naţional, politic, economic, social.

Nu e un secret pentru nimeni faptul că vase sub pavilion român sunt armate cu echipagii aproape în întregime străine, pe când marinarii noştri români, căliţi la aspra şi temuta şcoală a Mării Negre, sobrii, muncitori, şomează în porturi — e ştiut de oricine că Societăţi cu capitaluri străine, beneficiind de pavilionul nostru, realizează câştiguri mari care se duc peste graniţe sau concurează societăţile de navigaţie pur româneşti.

Nu putem fără să nu menţionăm următorul fapt dureros:

Acum câteva luni, în bazinul portului *Budapesta* Comandantul Marinei Ungare a voit să treacă în revistă toate navele puse la ernatic, printre care erau şi nişte şlepuri şi remorchere sub pavilion român.

Cu surpriză şi nu fără satisfacţie acest comandant a constatat că în echipagiile acestora nu erau decât maximum 10% români, restul numai străini.

Reflexiile sale exprimate cu glas tare către cei ce îl înconjurau au fost auzite şi de un grec de pe un şlep sub pavilion român, care cu îndrăzneală a spus acestui comandant următoarele cuvinte dureroase pentru noi: *„Românii nu se pricep la marinărie, sunt buni numai pentru plugărie"*.

Starea aceasta de lucruri trebuia de mult să ia sfârşit şi modificarea ei trebuia de mult să aibă loc, cu mult înaintea altor legi de mai puţină importanţă ca aceasta.

Chestiunea în sfârşit a fost adusă şi în actualul parlament şi aflăm cu multă bucurie că s'a numit o comisie pentru întocmirea unui proect de lege a organizării marinei comerciale care va fi pus în concordanţă cu toate convenţiunile internaţionale încheiate în ultimul timp relativ la navigaţie, echipagii, pavilion, etc.

Articole care vor ocupa în deosebi atenţiunea comisiunii vor fi art. 2, 5 şi 7 din actuala lege.

Nădăjduim că noua lege sau modificarea celei actuale să se voteze chiar în acest an şi că vremuri mai bune să se ivească pentru societăţile de navigaţie, navele şi marinarii noştri.

Dela Secţia de Propagandă a Tineretului

In şedinţa Comitetului Central T. L. N. R., au fost roclamaţi d-nii: Dr. I. Costinescu şi Mihail Berceanu ca preşedinţi de onoare, iar d-l Gr. Filipescu ca membru de onoare ai Secţiei de Propagandă T. L. N. R. Comandor Eug. P. Botez.

Tot în această şedinţă au fost cooptaţi d-nii: Inginer Breazu, asistent universitar, avocat Mircea Livezeanu, Rudolf Spiegler secretarul g-ral T. L. N. R. din Focşani şi Leontin Leontescu delegatul cercetaşilor marinari, în Comitetul Central, ca membrii activi.

In urma raportului Consiliului de Direcţie sunt primite cu aclamaţiuni în Comitetul Central ca membre d-rele: Maria Mihalcea, licenţiată în litere şi Lucia Pfeiffer, chimistă.

Se retrage delegaţia de secretar general d-lui Vasile Moşoiu pe data de 25 Martie cor. numindu-se în această funcţie d-l I. Şoimulescu.

Se retrage delegaţia de vice-preşedinte d-lui Em. Săulea conf. Statutului L. N. R. şi Regulamentului Secţiei T. L. N. R.

In urma morţii lui Camil Gheorghiu, locul rămâne vacant timp de 6 săptămâni în semn de doliu. După această dată Consiliul de Direcţie va delega pe noul vice-preşedinte.

In şedinţele din luna Februarie, Comitetul Central, a aprobat în unanimitate Regulamentul Secţiei T. L. N. R. care a fost propus de Comitetul de Direcţie în cadrul Statutului L. N. R.

Adunarea secţiei L. N. R. Constanţa

In ziua de 25 Martie a avut loc la Constanţa adunarea generală a Secţiunei L. N. R. Constanţa. Ordinea de zi a fost următoarea:

1) *Darea de seamă a activităţii pe 1933.*
2) *Darea de seamă a gestiunei pe 1933, Raportul cenzorilor.*
3) *Descărcarea comitetului.*
4) *Alegerea noului comitet şi a cenzorilor.*

Adunarea a fost prezidată de d-l C-dor Passerar U. vechiul preşedinte, discutându-se, votându-se şi dându-se descărcările legale.

S'a ales un nou comitet:

D. Amiral Bărbuneanu, preşedinte.
D. Ing. Cotovu V. Vice Preşedinte.
D. Lt. C-dor Stoianovici Al. Secretar.
D. C-dor Dumitrescu G.; D. A. Vulpe şi D. Lt. Ghezzo Ed. membrii.

D. C-dor Paserar în asentimentul adunării aduce mulţumiri vechiului comitet pentru activitatea depusă.

D. *Amiral Bărbuneanu P.* aduce mulţumiri pentru alegerea d-sale şi a noului Comitet promiţând a fi la înălţimea aşteptărilor, după care membrii au asistat la decernarea unor distincţiuni salvatorilor naufragiaţilor de pe Santoni.

LT. GHEZZO.

Duminică 11 Martie în sala *Fundaţiei Dalles* s'a ţinut în cadrul *„Filmului Cultural"* conferinţa d-lui *Comandor Negulescu* şi a d-rei profesoare *Elisabeta Ioan.*

S'a rulat filmul *„Crucişetorul Emden".* D. C-dor *Negulescu* a vorbit despre Liga Navală, scopurile urmărite de ea iar d-ra *Ioan* despre *„Viaţa şi sfârşitul acestui Corsar* — crucişetorul Emden.

Duminică 18 Martie deasemeni, a vorbit d-l C-dor *Negulescu* despre istoricul portului Marsilia iar *d-na Prof. Rarincescu* despre Coastele Franţei. Conferinţele au fost urmate de filmul *„Coastele Franţei".*

La ambele conferinţe au asistat un numeros public, în majoritate tineret al liceelor.

Adunarea Generală a Ligei Navale Române.

Conform convocărilor, în ziua de 25 Martie a avut loc adunarea generală a L. N. R., cu membrii din capitală şi delegaţi ai secţiilor.

Adunarea a fost prezidată de d. Amiral I. Coandă, vicepreşedintele L. N. R.

Se citeşte *darea de seamă* a activităţei pe anul 1933:

Evenimente

In decursul anului, cel mai fericit eveniment a fost acceptarea din partea M. Sale Regelui Carol II de a primi prezidenţia activă a Ligei Navale. Prin aceasta s'a făcut dovada că Liga a mers pe calea cea bună ca să poată merita o astfel de încununare, pe de alta ne obligă pe toţi membrii să ne însutim sforţările, să lucrăm şi cu mai multă râvnă pentru ca L. N. R. să-şi poată îndeplini scopurile, care au devenit azi o dorinţă regală, — deci o poruncă.

In cursul anului am avut de înregistrat încetarea din viaţă a talentatului şi inimosului Jean Bart, secretarul general al Ligei şi mai târziu a amiralilor Irimescu Ilie şi Scodrea Vasile, cel din urmă fost şi Vice Preşedinte de drept al Ligii în calitate de comandant al Marinei.

Activitatea secţiilor

In scriptele centralei figurează 11 secţiuni a căror activitate se va vedea pe larg din expunerile fiecăreia şi care se poate rezuma astfel:

1. *Secţia Brăiala,* sub preşedenţia d-lui General Ciupercă, casier şi secretar Comandorul Ionescu Cerna, are 130 membri un buget de 273.00 lei şi o activitate destul de rodnică.

Din contul de gestiune reiese că are un fond de rezervă de 78.915 lei, din care 49.750 depuşi la banca Marmorosch Blanc, al cărei concordat propune lichidarea în 10 ani fără dobândă.

II. *Secţia Cetatea Albă,* preşedinte d. Colonel Petrovicescu, a fost desfiinţată din lipsă de membri, lichidată cu forme în regulă, averea vărsându-se centralei.

III. *Secţia Constanţa,* preşedinte provizoriu până la alegerile generale, d. Comandor Paserar în locul d-lui C. Amiral Bălănescu, care fiind numit comandant al Marinei este Vice Preşedinte de drept al comitetului Central.

Această secţie este cea mai mare, cu 1100 de membri, un buget de 260.000 lei şi o intensă activitate.

IV. *Secţia Galaţi,* preşedinte d. Sărăţeanu, cu 500 membri şi un buget de 135.250 lei. Această secţie, ca şi Constanţa e una din cele mai numeroase, ambele sprijinind mişcările locale în legătură cu apa.

V. *Secţia Giurgiu,* preşedinte d. Colonel Georgescu, cu 15 membri şi un buget de 12.200 lei.

VI. *Secţia Ismail,* preşedinte d. Constantinov, *nu avem nici o ştire despre a ei activitate.*

VII. *Secţia Otelec Pustiniş,* preşedinte d. Victor Toma, o secţie mică, cu 19 membri dar care are un strand, şcoală de pescuit, o societate de pescuit „Ştiuca", a făcut excursii în Jugoslavia.

VIII. *Secţia Sulina,* preşedinte d. General Medic Panaitescu, cu 200 membri, cu un buget de 52.000 lei şi un teren de sport.

IX. *Secţia Silistra,* preşedinte d. Melidon, o secţie în care sperăm de aci înainte, deocamdată fiind în litigiu cu o sumă deturnată de Banca de Credit Dunărean, cu care suntem în proces.

X. *Secţia Temişoara,* preşedinte d. Ing. Mardan, nu dă nici un semn de viaţă.

XI. *Tulcea,* preşedinte d. colonel Popov, idem.

XII. *Secţia Turnu Măgurele,* cu 2 membri, cheltueli mai mari de câtă încasările.

XIII. *Secţia de natatie* L. N. R. a repurtat succese frumoase, dar din lipsă de fonduri e ameninţată a se risipi.

XIV. *Secţia tineretului,* „C-dor Eugen Botez" alcătuită din ini-

moşi tineri cu d. Daraban preşedinte, merită toată atenţiunea. Ea a făcut o secţie şi la Focşani. Se speră creiarea în mai multe centre din ţară.

ZIUA APELOR, — a se vedea No. 7—8 An. II.
PATRONUL MARINEI, — a se vedea No. 9,10 an. II.
BOTEZUL NAVEI ALBA IULIA, — a se vedea No. 10 an. II.
ZIUA MAREI IN POLONIA, — a se vedea No. 7—8 an. II.

Sub comisiuni

Plecând dela principiul că toţi membri ligei sunt animaţi de dorinţa de a lucra în cadrul ei şi având în vedere multiplele aspiraţiuni ale ligei, e absolut necesar ca subcomisiunile comitetului central L. N. R. să ia fiinţă şi să lucreze. Cadrul de activitate ar fi:

Comitetul revistei.
„ manualului de canotaj.
„ muzeului şi aquariului.
„ excursiilor şi ghidul coastei.
„ şcoalei apei şi al cercetaşilor.
„ propagandei scrise şi vorbite.
„ bricului Mircea.

Conferinţe. — Anul s'a încheiat cam sărac în conferinţe de propagandă. In afară de câtâeva ţinute în provincie de fostul secretar general şi la Sibiu şi Timişoara de actualul, evenimentele au împedicat ţinerea altora în Capitală.

Ar fi de dorit ca un anumit număr de conferinţe tip să fie ţinute la anumit epoci pe toată ţara, de tinerii ofiţeri cu talent de dicţiune, şi avem destui chiar cu talent de conferenţiari originali. Din acest punct de vedere Comandamentul Marinei ar putea îngădui ca cel puţin de ziua Apei şi de ziua Marinei ofiţerii să inunde ţara cu conferinţe şi filme. Cunoaştem cu toţii efectul ce-l provoacă uniforma noastră, la care s'ar adăoga tinereţea vorbitorului şi competinţa sa. Nu se poate admite că tinerii ofiţeri de azi, Căpitani şi Locotenenţi Comandori, nu pot face ceiace bătrânii făceau.

Publicaţiuni:

„Revista Română Maritimă şi Fluvială", organul de propagandă al Ligei, în urma hotărârei de a se distribui gratuit membrilor, s'a menţinut la un tirap satisfăcător. După cum s'a putut constata, i s'a menţinut caracterul de propagandă în lumea profană, iar nu de publicaţie militară. Pentru a-i da un caracter mai puternic, se va începe şi pagini de iniţiere, care adunate în volum, va forma o bibliotecă marinărească, aşa cum au toate ligile din alte ţări. Cea bulgară are spre exemplu 40 de broşuri, iar cea polonă 28 broşuri.

Dicţionarul marinăresc; Cartea Dunării, lucrare ce se găsea sub presă la moartea regretatului C-dor Botez, şi din care s'a tipărit 1500 volume, a avut un mare succes, azii fiind aproape epuizată. *Marinarii fără teamă* de Kipling, în traducere de Victor Ion Popa. *Calendarul.*

Cercetăşia

Cercetăşia maritimă e în plină desvoltare la unităţile deja existente, ajutate efectiv de secţiile locale ale Ligei. Unităţile noi s'au creiat la Orşova, Turtucaia, Cernăuţi şi Arad.

Ia Capitală desvoltarea unităţilor e în strânsă legătură cu construcţia unui adăpost permanent pentru bărci. Atât Comand. Marei Legiuni, al cărei director, d. Col. U. Sîmboteanu, este în comitetul nostru, câtâ şi L. N. R. au intervenit pentru ca să ni se cedeze insula de pe lacul Băneasa, pe care să clădim un adăpost. De o cam dată s'a aprobat de d. Dem. Dobrescu, accesul pe lac şi insulă, gardianul Municipiului supraveghind ordinea, iar paza făcându-se de cercetaşi, care se instalaseră în cort.

In timpul verii au făcut exerciţii atât cercetaşii, cu cele 8 sandoline, construite la Snagov şi două bărci lucrate chiar de cercetaşi dela Galben, sub conducerea d-lui inginer Mendl, precum şi alte 4 bărcuţe ale soc. „Dor de Ducă". Iarna bărcile au fost duse de tineri la ei acasă, pe când dacă ar fi existat adăpostul ele nu ar fi suferit nimic în timpul transportului, li s'ar fi pus pânze şi s'ar fi navigat pe ghiaţă, iar lacul ar fi fost folosit ca patinaj.

D. Dobrescu, în dragostea ce o are pentru Snagov, ne-a oferit un colţişor acolo. Nu s'a putut primi această binevoitoare ofertă, pentru motivele că Snagovul e prea depărtat, transportul zilnic cerând sacrificii materiale pe care cercetaşii nu le pot face, pe când la Băneasa se poate merge chiar pe jos sau cu autobuzul. Afară de aceasta Băneasa ar fi fost un colţ pur cercetăşesc, (pe când la Snagov ar fi fost o promiscuitate periculoasă pe tineri dela 15 ani în sus).

Chestiunea va trebui să fie din nou pusă pe tapet mai ales profitând de faptul că d. M. Berceanu este şi membru în Sfatul Cercetăşiei. S'ar putea lui concesiunea exclusivă a lacului, iar un antreprenor ar putea clădi adăpostul după planurile deja alcătuite, care ar folosi un anumit număr de ani bufetul, bărcile, patinajul, lăsând libera folosinţă a lacului pentru bărcile cercetaşilor şi admiţând o reducere de tarif la bufet pentru cercetaşi şi membrii Ligei.

Cu prilejul Zilei Apelor ceremonia botezului bărcilor cercetăşeşti era hotărît să se facă la Băneasa, ceiace ar fi pecetluit îngăduinţa In ultimul moment s'a strămutat serbarea numai la Snagov. Cu acest prilej L. N. R. a avut ocazia ca să prezinte M. Sale Regelui şi delegaţia cercetaşilor marinari din Temişoara, cărora li s'a încredinţat fanionul de onoare a ligei pentru jamboreia dela Sibiu, chiar de M. Sa.

La jamboreia dela Gödölö acelaşi „Bega" din Temişoara a făcut drumul Temişoara-Budapesta cu propriile lor mijloace, şalupa cu motor „Moş Delamare", drum cu peripeţii şi cu mare efect în Ungaria, unde cercetaşii marinari sunt atât de bine organizaţi încât la jamboreia internaţională a cercetaşilor marinari dela Garczin (Polonia) au întrecut chiar pe cercetaşii englezi.

Biblioteci

Propunerea dela adunarea generală trecută, de a se înzestra navele marinei militare şi comerciale cu biblioteci a fost realizată în parte. Prin stăruinţa d-lui Ap. Culea şi cu aprobarea d-lor Gusti şi Bucuţă, s'au creiat 10 biblioteci de câte 30—50 volume fiecare, repartizate navelor din Divizia de Mare şi cea de Dunăre. Aceste biblioteci sunt doar sâmburele la care se vor adăoga donaţii ulterioare.

Şcolì de pescărie

Graţie aceloraşi s'a realizat şi alt deziderat al L. N. R.: şcoli de pescărie la cursul complimentar al şcolilor primare de pe malul Dunării şi al mării. Deocamdată aceste cursuri s'au înfiinţat la Constanţa, Turtucaia şi Giurgiu, plata profesorilor şi maeştrilor specialişti făcându-se de Ministerul Instrucţiunei, prin intermediul Ligei însă.

Mişcarea culturală

In urma unei dorinţi ce de mult frământă mişcarea culturală din Capitală, s'a constituit o federală a tuturor ateneelor şi asociaţiilor culturale pentru a ajuta Municipiul cu schimb de conferenţiari, artişti, etc. La această federalizare a fost invitată şi Liga Navală, delegatul ei fiind ales chiar în comitet. Preşedintele federaţiei este d. Batzaria, iar preşedinţi de onoare Inaltul Patriarh, d. profesor N. Iorga şi M. Berceanu.

Localul

Prin intervenţia d-lui Comandor Fundăţeanu, şi prin bunăvoinţa d-lui Dumitrescu, guvernatorul Băncii Naţionale, ni s'a aprobat un apartament într'unul din imobilele B. N. din str. Karagheorghevici,

în care urmează a ne muta de Sf. Gheorghe şi unde sperăm să avem putinţa de a oferi membrilor o sală de bibliotecă ce va servi propagandei mai mult de câtă ori ce.

Datori suntem să exprimăm toate mulţumirile d-lui guvernator pentru acest gest care însemnează o nouă şi promiţătoare etapă în activitatea Ligei Navale Române.

D. Inginer Georgescu cenzor, citeşte apoi :

RAPORTUL CONSILIULUI DE CENZORI

Subsemnaţii însărcinaţi cu verificarea gestiunii financiare a *Ligii Navale Române* Asociaţie pentru propaganda, orientarea şi apărarea intereselor pe apă, ne-am întrunit la Sediul Asociaţiei şi am verificat gestiunea până la 31 Decembrie 1934, din registrele de Contabilitate şi Cassă precum şi toate piesele justificative şi am avut satisfacţia să constatăm atât exacitatea valorilor cât şi ţinerea în regulă a scriptelor.

Am verificat amănunţit *Bilanţul* şi *Contul de Profit şi Pierdere* pe anul 1933 şi am constatat exactitatea lor. Din ele rezultă că soldul din anul precedent este de lei 1.156.445.—

La care se adaugă :

1.	Venituri din propagandă	lei	12.814.—	
2.	Incasat donaţii diverse	„	62.840.—	
3.	„ subvenţii	„	130.580.—	
4.	„ cotizaţii	„	70.313.—	
5.	„ din cota Filialelor	„	32.155.—	308.702.—
			Totalul fondului	1.465.147.—

din care se scad ;

1.	Chelt. g-rale	lei	351.181,—
2.	Chiria local.	„	34.500.— 385.681.—
3.	Plătit diverse remize		52.728.—
4.	Diverse lipsuri înapoeri etc.		10.950.—
5.	Cumpărat insigne		12.128.— 461.487.—
			Rămâne un fond 1.003.660.—

la care se adaugă diverse broşuri insigne etc. plasate în cursul anului 1933 271.771.—

Totalul fondului 1.275.431,—

Care se compune din:

1.	Soldul nostru la Banca Com, Ital. şi Romăoă	lei	3.260.—
2.	Soldul nostru la Cassa de Depuneri	lei	240.000.— 243.260.—
3.	Mobilier Centrala		22.900.—
4.	Sumă ce avem de încasat dela Filiale		911.821.—
5.	Sumă ce avem de încasat dela diverşi		28.855.— 1.206.836.—
	Rămâne un sold în numerar în cassă de lei		68.595.—

Adică lei şase zeci şi opt de mii cinci sute nouă zeci şi cinci în numerar.

Prezentându-vă această situaţie de care suntem foarte mulţumiţi de cele realizate, vă rugăm, Domnilor Membri, să binevoiţi a da descărcare Comitetului de Acţiune de gestiunea sa pe anul 1933.

După cum s'a văzut mai sus, în activul Ligii s'a socotit şi suma de lei 911.821.— care reprezintă datoria filialelor către Centrala noastră.

*) In această sumă, filiala Constanţa, figurează cu 666.891.— lei, sold debitor, o sumă destul de importantă. Suma s'a dat cu aprobările legale pentru procurarea mobilierului Ligii Navale din Constanţa.

Rămâne că celelalte filiale datorează Centralei suma de 244.930.— lei, din care sumă numai filiala Galaţi figurează cu un sold debitor de 108.042.— lei.

Găsim de cuviinţă să rugăm comitetele filialelor respective, ca să grăbească cu aranjarea pentru lichidare a acestor datorii, căci numai dispunându-se de fonduri lichide mai importante *Liga Navală Română*, sediul central, va putea să activeze cu mai multă şansă de a reuşi în scopurile pe care le urmăreşte.

Cenzori :
(ss) Inginer N. Georgescu
(ss) Avocat Emil Pantazi
(ss) Inginer Ghica Ion

*) Se dă o explicaţie în ceia ce priveşte debitul filialei Constanţa care figurează cu lei 666.891.—

a)	suma acordată cu aprobările legale pentru procurare de mobilier	Lei	585.000.—
b)	contravaloarea a diverse broşuri, insigne, pavilioane, etc.	Lei	81.891.—
		Totalul debitului	666.891.—

Adunarea generală dă descărcare comitetului pentru anul 1933 şi aprobă ca cotele membrilor şi ale filialelor să fie aceleaşi de anul trecut.

Reviste primite

LE YACHT No.*2655, 2656,2657, 2658.* Construcţiile în şantier din 1934, *2659, 2660. Tranşa 1934 a programului paval.*

JARNAL DE LA MARINE MARCHIANDE *No. 773, 774, 775, 776, 777. 7fortul maritim al Poloniei, 778. Cum moare o marină. 779. Cauzele incendiilor la bord, 780. Noua tranşă pe 1934, 781.*

MER ET COLONIES Februarie 1934 *Fără petrol, o naţiune e dezarmată astăzi.* Martie 1934 *Reînarmarea Germaniei.*

REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE. Martie. *Eşirea la Mare.*

REGELE RICHARD III. W. Shakespeare suliment al rev. Fundaţiilor Regale.

NATURA No. 3—1934. *Valea Batovei No. 2. Lumea Dunărei.*

REV. DE HIGIENĂ SOCIALĂ No. 3—1934.

PESCĂRIA ŞI PISCICULTURA No. 1—2.

POŞTA INFORMATIVĂ No. 147—148.

LUPUL DE ARGINT No. 24—1934.

PLAIURI ROMÂNEŞTI No. 1—Martie 1934.

SATUL No. 40—1934.

CURIERUL COHORTEI GRIVIŢA No. 3.

BULETINUL BURSEI No. 2.

MAREA organ al Sindicatului marinarilor.

ROMÂNUL.

LUMEA NOUĂ No. 2.

ARPA No. 2.

REVISTA INDUSTRIALĂ No. 11—12—1934.

REVISTA POMPIERILOR No. 2—3, 1934.

EDUCAŢIA FIZICĂ No. 1, 1934.

ROMÂNIA AERIANĂ No. 3, 1934.

Nostromo

Bibliografie

LA GRANDE AMOUR — Adeline — Edit. Maison du Livre Français.

LA BONÉE DES RENCONTRES de L. Guichard. Editions du Masque Paris. Preţ 5 fr.

Examenele de cârmaci şi conducători de şalupe

Conform ordinului Direcţiunei Generale a Porturilor Nr. 2394/934, cârmacii şi conducătorii de şalupă care îndeplinesc aceste funcţiuni înainte de 25 Martie 1925, precum şi marinarii străini îmbarcaţi în aceleaşi condiţiuni pe vasele sub pavilion român, sunt scutiţi de examenul pentru obţinerea certificatului de capacitate prevăzut de regulamentul asupra Ierarhiei. Matriculărei Marinarilor Comerciali din 7 Martie 1928.

Cârmacii şi conducătorii de şalupă cari îndeplinesc condiţiunile de mai sus vor trebui să posede un certificat din partea căpităniei portului unde sunt înscrişi ca marinari în care să se arate că au îndeplinit funcţia de cârmaci sau conducători de şalupă înainte de 25 Martie 1925, arătând şi vasul pe care au fost îmbarcaţi în această calitate.

Acest certificat va ţine loc de certificat de capacitate.

Certificate de tonaj pentru vasele de navigaţie interioară

Inspectoratul general al navigaţiei şi porturilor a trimis tuturor căpităniilor următorul ordin circular:

Pentru vasele de navigaţie interioară, sub pavilion român şi străin, cu port de ataş român, care navigă între porturile româneşti, termenul pentru facerea certificatelor de tonaj se prelungeşte până la data de 1 Iulie 1934.

Vasele de navigaţie interioară sub pavilion român şi străin cu port de ataş român, care pleacă pentru un port străin, nu vor putea părăsi însă portul fără noul certificat de tonaj.

Inspector General, Comandor Adjutant, N. PAIŞ

Şeful Serviciului, *C. Ioaniţiu*

In urma hotărîrei comitetului de direcţiune a L. N. R. şi a Inaltei aprobări a M. S. Regelui, începând cu numărul din Maiu a. c. revista ROMÂNIA MARITIMA şi FLUVIALĂ, va apare cu o nouă copertă şi se va numi MAREA NOASTRĂ.

La 23 Aprilie L. N. R. sediul central s'a mutat în strada Eugeniu Carada No. 7.

Orice lămurire, informaţiune, cerere, etc. a se adresa la această nouă adresă.

Dela *Inspectoratul generalal porturilor* aflăm:

Lumina albă cu intermitenţă a farului *Caliacra* a cărui caracteristică era până la 15 Aprilie a. c. un eclat la fiecare 45 sec. va avea ca nouă caracteristică dela această dată un eclat de 0.7 sec. urmat de o eclipsă de 4.3 sec.—5 sec.

Culoare, înălţime, intensitate nu au fost schimbate.

Pentru articole publicate în revista Marea Noastră, se plătesc următoarele onorarii:

250 lei pagina pentru lucrări originale;
125 lei pag. pentru compilaţii, recenzii;
100 lei pag. pentru traduceri.

Pagină se înţelege, text fără clişee. Manuscrisele nu se înapoiază.

Escursiunea-congres a L. N. R. în Polonia

Tineretul polonez grupat în asociaţia LIGA, pentru a strânge şi prin tineret legăturile dintre Polonia şi România, a invitat Liga Navală la un congres al tineretului din ligile navale al celor două ţări.

Congresul s'a ţinut la Warşovia, sub preşedenţia d-lui General Dreszer, preşedintele Ligei Maritime Polone şi a fost completată cu excursiuni la Gdynia, Dantzig şi Kracovia.

La el a luat parte secţia de propagandă a tineretului „Comandor Eugen Botez" şi mulţumită bunăvoinţei autorităţilor române şi polone, n'a costat pe fiecare excursionist decât 2400 lei!

In numărul viitor vom da pe larg interesantele discuţii care au avut loc. Deocamdată ne mulţumim a arăta că în toate părţile cei 80 de congresişti au fost onoraţi cu o primire oficială şi plină de căldură, atât din partea tuturor autorităţilor; cât şi a Ligei Maritime polone.

P/HH 61

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 5
MAI
ANUL III

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor. hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Redactorul: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

CUPRINSUL:

Marea Noastră . . . . . *Redacţia*
Un an dela moartea lui Jean Bart . . . . . *Moş Delamare*
Excursiunea Ligii Navale Române în Polonia . . . . . .
In jurul cursei înarmărilor navale . . . . . *Mirth*
Figuri din marina noastră. . . . . *Moş Delamare*
Singur străbătând Atlanticul . . . . . *Alain Gerbault*

Literatură: Primul voiaj, prima avarie, primul proces *B. Bis*
Dramele mării . . . . . *Bright*
Cum manevrează, cum se orientează şi cum navigă o navă. . . . . *V. V.*

Cronică: Adevărul asupra morţii lordului Kitchener, Tonajul mondial în construcţie la 1 Aprilie 1934, Activitatea maritimă a tineretului în Polonia, Criza industriei maritime şi migraţiunile, O conferinţă maritimă internaţiouală? Serviciul de navigaţie aeriană de pe transatlantice, Un nou zeppelin, Salvatorul unui vapor, Ce sunt delfinii? Cele mai mari flote de motonave din lume.

Recenzii, Informaţii—Noutăţi, Din străinătate, Din ţară, Reviste primite, Bibliografie, etc., etc.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Pentru străinătate preţul dublu.

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei. membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.

Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞ I, 1

P/HH 61

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

PATINAJ

PATINAJUL OTETELEŞEANU: 28 lei intrarea generală reducere 10% la abonamente trimestriale (1800) 14% la abonamente lunare (600 lei).

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* **10%.**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30,* **10%**
TIC-TAC, *B-dul Elisabeta 12:* **10% reducere.**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* **10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou 5% red. p. literatura străină**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic**
MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* **5% specialităţi 25% la reţete.**
„ELECTRA" M. Sceopul, *Str. N. Bălcescu 14* **25% reţete, 5% specialităţi.**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11,* **10% reducere.**
TITO-LANDI PARIS, Lămpi şi Reşouri, *Ion Ghica (fostă Vestei), 9:* **10% reducere.**

CROITORI

H. AUSLANDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* **5%**
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* **10% reducere.**
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* **10% reducere**
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10:* **10% reducere.**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* **10% reducere**

CABINET MEDICAL

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* **15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.**

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* **reducere 20%.**

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* **reducere 10%**
RADIO ELECRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* **15%**
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* **20% la reţete şi 5% la specialităţi**
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* **reducere 10%.**
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* **reducere 5%**
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* **10% reducere la bodegă şi coloniale.**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORU, Croitorie de Dame, Bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* **10% reducere.**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1934. – Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

ACADEMIA MARINEI ROMÂNE BIBLIOTECA CONSTANŢA

Au apărut:

De Rebus Maris (Despre lucrurile Mărei) de C. Tonegraru, coprinzând: cum se naviga odinioară și cum se navigă astă-zi cu însemnate rețete cu privire la navigația modernă.

* * *

Mandatul Agentului de Navigație de C Tonegaru comprinzând: îndatoririle agentului: la plecarea și sosirea vapoarelor, calculul navlului, teoria conosamentului sustras sau pierdut și istoricul agențiilor de vapoare din România.

Codul Maritim și Fluvial. Editia II-a 1934 de C. Tonegaru, comprizând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile cu privire la navigație.

* * *

Regulele de Drum pe Dunăre și Mare, de C. Tonegaru, cu o prefață de D-l Comandor **A.** Negulescu, comprizând: Regulamentul C. I. D., C.E.D. și regulamentul internațional de abordaje.

Obligațiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel putin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

Profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia .....

Semnătura, ...

COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori, subofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista *„România Maritimă şi Fluvială“* și se bucură de avantajele de pe verso.

SEDIUL LIGEI NAVALE ROMANE STRADA EUGENIU CARADA Nº. 7 (ETAJ I)

TELEFON 3-49-08

BUCUREŞTI

MAREA NOASTRĂ

După cum s'a văzut, titlul revistei noastre de propagandă s'a schimbat.

Chestiunea a fost examinnată de Comitetul Central şi aprobată de Adunarea Generală. Motivele care au determinat această schimbare au fost următoarele :

I) Titlul vechi era prea lung şi din el nu reeşea că revista e a Ligei Navale. Mulţi socoteau că e vorba de o revistă cu caracter comercial, nu cel de propagandă pentru „studierea, îndrumarea şi încurajarea oricărei activităţi marinăreşti, având ca ţintă desvoltarea puterei maritime române".

S'a avut în vedere a se găsi un titlu pe cât de scurt, pe atât de sugestiv, şi după multe propuneri, discuţii s'a ajuns la „Marea Noastră", care îndeplineşte ambele condiţiuni.

II) El mai are un scop : a reaminti că pe vremuri Marea Neagră era un lac moldovenesc şi că azi trebue să fie o mare românească pe luciul căreia să fluture 90% pavilioane româneşti, nu 5% ca acum.

Cum în această mare a noastră se revarsă Dunărea noastră şi toţi afluenţii ei dela Tisa până la Prut, precum şi Nistrul, când zicem *Marea Noastră* e evident că ne gândim la toate apele ce o alimentează şi de care ne leagă atâtea interese, din păcate nu prea cunoscute.

Deie Domnul ca visul ce ne leagănă, prin muncă stăruitoare să se împlinească, cu concursul sprijinitorilor Ligei Navale Române, cât de curând, aşa cum s'au împlinit şi altele.

Faptul că în fruntea Ligei stă însuşi iubitul nostru Suveran, nu poate fi de cât o chezăşie de reuşită şi un imbold de muncă pentru noi toţi.

Redacţia

Un an dela moartea lui Jan Bart

Se împlineşte un an de când revista noastră a apărut, aşa cum ne era şi sufletele tuturor membrilor, cernită. Intemeetorul ei, sufletul ei şi al Ligei se stinsese răpus de munca istovitoare pentru reuşita unei asemenea opere.

Căci nu-i uşor lucru la noi să aduni, să strângi la un loc pe toţi care au înţeles ce însemnează apa pentru noi românii, puţinul ce s'a făcut şi multul ce a rămas să se facă.

Dacă prin talentul lui de scriitor Jean Bart a reuşit de mult să se impue chiar şi Academiei, — prin frământarea sufletului lui vulcanic, a ştiut să înflăcăreze şi să pue în serviciul Patriei, prin marină, atât pe marinari, cât şi pe cei ce nu erau de meserie.

De şi necazurile inerente marilor înfăptuiri îl ţinea legat de pământ, idealurile lui îl purtau încă în viaţă prin meleagurile în care se odihneşte acum. Cu ochii lui de vultur îmbrăţişa nu numai spaţiul, ci şi timpul, până'n zări nevăzute de cât de puţini din jurul său. Dar aşa i-a fost dat, ca de rodul semineţei lui să nu se poată bucura până la seceriş : copii, Sulina cu prima cameră de muncă, Asistenţa Socială, Liga Navală !

Noi, urmaşii lui, pigmei pe lângă el, plini de admiraţie îi păstrăm cu sfinţenie icoana lui în suflet şi ne străduim, fără a-l putea ajunge, să ducem începuturile lui spre portul către care el năzuia.

Dumnezeu să ni-l odihnească, iar spiritul lui să ne ocrotească, să ne lumineze şi să ne întărească !

MOŞ DELAMARE

Excursiunea Ligii Navale Române în Polonia

Secţia de propagandă a Tineretului „Comandor Eugen P. Botez" din L. N. R., înfiinţată în toamna anului trecut, înţelegând perfect rolul ce-l are de îndeplinit, pe lângă propaganda intensă ce a desfăşurat-o în ţară, dela înfiinţare şi până astăzi, a trecut la o propagandă externă, începând cu amica şi marea noastră aliată Polonia. Astfel, intrând în legătură cu d-l *Ing. A. Paprocki* dela consulatul Polonez, delegatul Uniunei tineretului universitar *„Liga"* în ţara noastră, s'a aranjat o excursiune în Polonia, în cadrul unui congres al tineretului din Liga Maritimă Poloneză şi Liga Navală Română.

După prânzul dela Legaţiunea Poloniei.

Pentrucă până la data fixată a plecărei nu mai era decât doar o lună, organizarea acestei excursiuni a cerut o muncă şi o perseverenţă deosebită, cu atât mai mult cu cât evenimentele interne din ţara noastră ocupau în alte direcţiuni autorităţile de care era nevoe în cererile de reduceri, scutiri, etc.

Toate piedicile însă au fost trecute şi apoi uitate în urma felului frumos în care a decurs această excursiune şi a primirei prieteneşti de care participanţii s'au bucurat în toate oraşele Poloniei.

Numărul excursioniştilor a fost de 81, în majoritate doctori, avocaţi, ingineri, profesori, ofiţeri, studenţi etc., toţi membrii ai Ligii Navale.

Excursiunea a fost condusă de către d-l *Ing. N. Daraban,* preşedintele secţiunei tineretului din Liga Navală ajutat de către comitetul acestei secţiuni compus din d-ra *M. Ceparianu,* d-nii *I. Şoimulescu, H. Mark, V. Tebeica, R. Spiegler, I. Breazu şi V. Nicolaescu* .

Grupul de excursionişti a plecat din Bucureşti în seara zilei de 31 Martie crt. cu acceleratul de 20.45 la care se aflau adăugate două vagoane de turism cu paturi, salutat fiind în gară de către Secretarul general şi Administratorul L. N. R., Inginer Antoni Paprocki, şi de părinţii, rudele şi prietenii celor cari plecau.

1 Aprilie 1934. Sosirea la *Snyatin* (Graniţa Polonă) la ora 7.52 unde grupul de excursionişti este întâmpinat şi salutat de către d-l *Wikiewici,* din Ministerul de Externe al Poloniei. D-sa cunoscând perfect limba română, a făcut cunoscut itinerarul şi ne-a călăuzit până la Gdynia şi Varşovia. Dela Snyatin excursioniştii au fost îmbarcaţi în două vagoane de clasa I-a şi a II-a cu paturi.

La *Lwow* fiind o oprire de 2½ ore, în urma propunerii d-lui *Wikiewici,* întreg grupul de excursionişti a plecat în maşini pentru vizitarea unui parc unde se afla o expoziţie reprezentând scene din istoria Poloniei. Fiind însă Paştele Catolic, nu s'a putut vizita Muzeul. La ora 14.50 excursioniştii şi-au continuat drumul spre *Varşovia,* unde au ajuns la orele 23.10. In tren spre *Varşovia* au fost servite ceaiuri şi cafele cu lapte.

Pe peronul gării *Varşovia* excursioniştii au fost salutaţi de către d-nii : *Maior Fularski,* Aghiotantul d-lui *General Dreszer* care este Preşedintele Ligii Maritime Polone, un locot. Comandor din Liga Navală Polonă, d-l *Artemski, Frackiewicz, Grzwjwaczewscki, Wasowski,* D-ra *Halina Harmseni* şi alţii, cari ne-au urat bun sosit. Aci, după schimbarea trenului, s'a continuat drumul spre *Gdynia.* Trecerea directă spre *Gdynia* a fost motivată de faptul că în prima şi a doua zi de Paşti, toate muzeele şi instituţiile erau închise la Varşovia şi nu s'ar fi putut profita de vizitarea lor.

2 Aprilie 1934. Sosirea la *Gdynia* la orele 7,27 dim. unde Grupul este întâmpinat de către delegaţii Ligei Maritime Polone, Camerei de Comerţ Polono-Române, Comandantului Marinei, Societăţii „Liga", şi alţii cari au urat bun sosit. Cu două autocare grupul a fost transportat la hotel *„Dom Zdrojowy"* aşezat la malul mării. Aci s'a servit micul dejun şi s'a lăsat dimineaţa liberă. Conducătorii au depus cărţile de vizită Comisarului Guvernului, *d-l François Sokot,* Vice-Comisarului *Vladimir Straniawski,* Comandantului Marinei *Amiral Unrug,* Preşedintelui L. M. K. *d-l Gziedwejewscki,* Preşedintelui Camerei de Comerţ Polono-Române d-l *Kollat,* Directorului Oficiului Maritim d-l *Stanislav Legorski.*

Masa de prânz s'a luat tot la acest hotel. La ora 14 în 2 autocare şi conduşi de Delegaţia Portului s'a vizitat oraşul, Şcoala Navală de Comerţ, portul şi vasele de război poloneze. La ora 17 s'a luat parte la un ceai dansant dat de către Camera de Comerţ Româno - Polonă în localul Hotelului *„Riviera",* unde au luat parte toate personalităţile portului şi oraşului Gdynia. Aci d-nii : *Dobrogeanu, Teodosescu, Ing. Constantinescu, Avocat Stiian,* etc. au executat muzică românească, care a plăcut foarte mult Polonezilor. La ora 20 s'a luat masa la Hotel. Seara a fost liberă în oraş.

3 Aprilie 1934. La ora 8 s'a luat micul dejun la hotel. La ora 9 a. m. a avut loc îmbarcarea pe remorcherul *„Ursus"* cu care s'a vizitat tot portul comercial ,explicaţiile necesare fiind date de către delegaţii polonezi. S'a vizitat fabrica de decorticare a orezului,

Pe remorcherul „Ursus" la Gdynia.

fabrica de ulei de cocos, intrepozitele de blănuri şi bumbac, etc. La ora 13 a avut loc la *Gara Maritimă* o masă oficială, la care pe lângă reprezentanţii autorităţilor au mai luat parte şi numeroşi ofiţeri din Marina Poloneză precum şi un numeros public al oraşului.

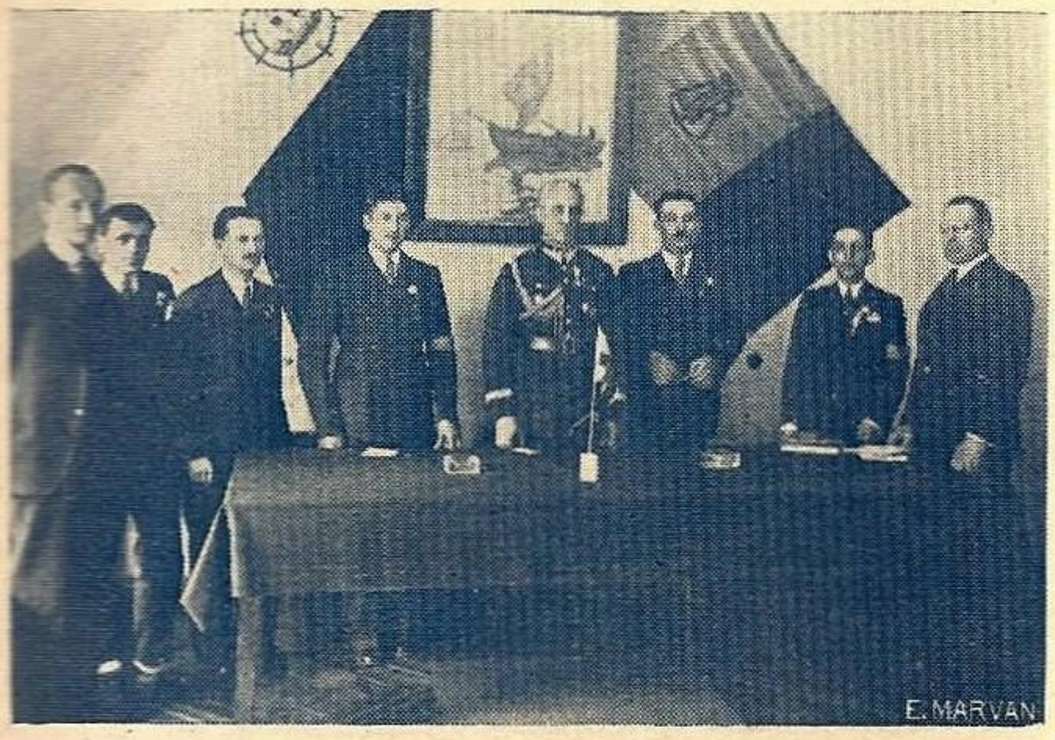
La masă au luat cuvântul Directorul Oficiului Maritim şi Preşedintele Camerei de Comerţ Polono-Române, care ne-a urat bun sosit şi ne-a făcut un istoric al oraşului şi Portului Gdynia. A răspuns delegatul comitetului Central al L. N. R. mulţumind pentru primirea

făcută şi asigurând de frumoasa impresie cu care excursioniştii se vor întoarce în ţară. La ora 14 s'a plecat la Danzig, unde s'a ajuns la ora 14.30 p. m. Pe peronul gării excursioniştii au fost primiţi de către reprezentanţii L. M. K., Soc. „Liga", şi Consiliului Portului. In două autocare elegante s'a traversat oraşul pe splendidul Bulevard Mareşal Hindenburg. Ajunşi în Port, s'a vizitat magaziile şi instalaţiile portului, iar la Căpitănia Portului li s'a arătat pe un plan lucrat în relief toată configuraţia şi stabilimentele portului. Apoi au fost îmbarcaţi pe un remorcher cu care au fost duşi prin toate canalele portului care măresc frumuseţea acestui port.

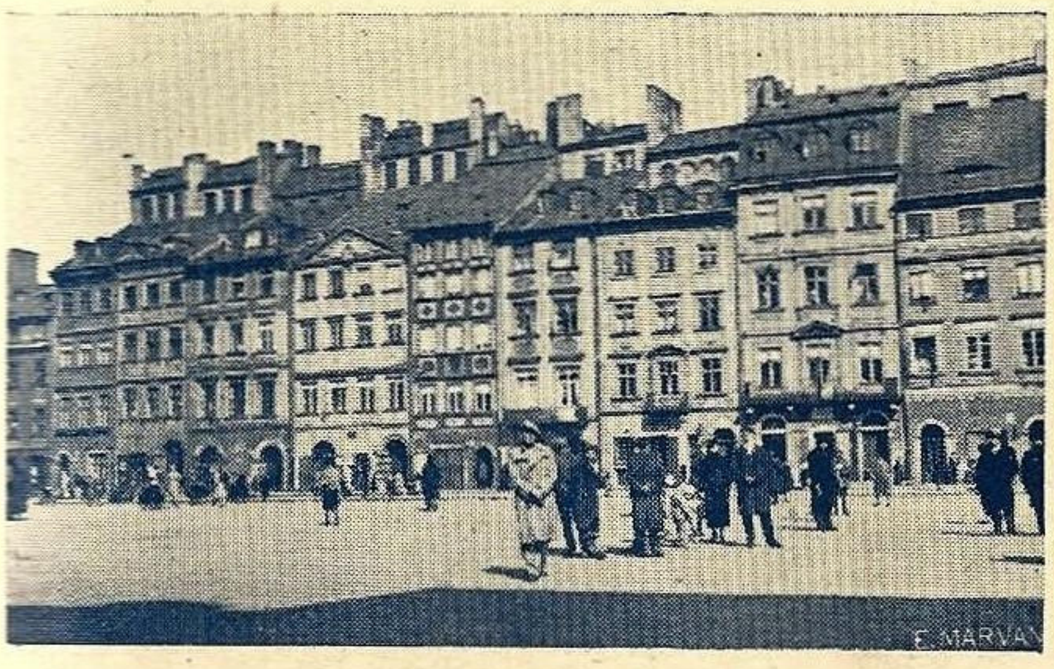
S'a trecut pe lângă marele şantiere navale cunoscute înainte de războiu, ca şantierele Imperiale Germane *(Kaiserliche Werft)*.

Aceste şantiere ocupă o mare suprafaţă de teren între şantierele Schichau şi Gura Râului *Motlau*. In aceste uzine lucrează 8000 de lucrători. Aici s'au construit vase de război şi submarine. Aci s'a construit submarinele *U. 9., U. 21* şi crucişătorul *„Emden"*. In momentul de faţă, aceste şantiere aparţin Societăţii Internaţionale pentru construcţia vapoarelor. Ancorat în port pe lângă alte vase se afla şi vasul românesc *„Inginer Vlasopol"*. După o oră de mers printr'un canal ce trecea prin centrul oraşului, grupul a acostat la un debarcader. Debarcând s'a împărţit în 3 grupe şi subt conducerea delegaţilor L. M. K. şi Societăţei „Liga", au vizitat oraşul şi împrejurimile. La ora 19.30 s'a luat masa la *„Casa Studenţească"* a studenţilor poloni dela Şcoala Politechnică, lângă *Zoppot*, unde d-l *Iosef Poznanschi*, şeful Oficiului Maritim Comercial, şi unul din cei 5 membrii ai Consiliului Portului Danzig, a urat bun sosit şi a făcut un scurt istoric a Dantzigului. A răspuns delegatul L. N. R. care a mulţumit de primirea făcută. Dela ora 9 până la ora 23.30 seara, excursionişti au continuat a vizita singuri oraşul. La ora 23.57 în 2 vagoane de clasa II-a cu paturi s'a plecat spre *Varşovia*.

4 Aprilie 1934. Sosirea la *Varşovia* la 7.02 unde grupul a fost primit de aceleaşi persoane care ne-au întâmpinat şi la trecerea spre *Gdynia* şi conduşi la *Hotelul Camerei Deputaţilor*. La ora 10 a. m. a început vizitarea oraşului cu două vagoane de tramvai foarte elegante a cărui personal vorbea limba franceză şi care aştepta în diferite puncte ale oraşului. S'a vizitat: *Palatul Regal, Piaţa veche, Catedraia, Piaţa Teatrului, Piaţa Mareşl Pilsudski*, unde conducătorii polonezi au dat toate explicaţiile necesare. Intreg grupul apoi, a mers la *mormântul Eroului Necunoscut*, unde în prezenţa reprezentanţilor autorităţilor poloneze s'a depus o coroană, şi s'a semnat în Cartea de Aur. La ora 13 s'a luat masa la hotel. După masă s'a continuat cu vizitarea oraşului tot cu tramvaele speciale. Traversând Capitala, după un drum de 10 km. s'a ajuns la Oficiul de Educaţie Fizică, a cărui preşedinte activ e însuşi Mareşalul Pilsudschi, unde cele văzute au încântat pe excursionişti. Traversând apoi din nou oraşul şi intrând într'un bulevard drept şi lung de 8 km. grupul a ajuns la *Casa studenţilor*, o clădire imensă cu 4000 de camere, cu săli de lectură, biblioteci, săli de gimnastică şi toate cele necesare vieţii moderne studenţeşti. Seara a fost lăsată la dispoziţia excursioniştilor, care în grupuri au continuat vizitarea oraşului.



Comitetul Congresului celor 2 Ligi.



Vedere din Dantzig.

5 Aprilie 1934. La ora 9 s'a luat la hotel micul dejun. Până la ora 11 excursionişti au fost liberi. La ora 11 a. m. s'au adunat toţi şi au plecat la sediul Ligii Maritime Polone, frumos pavoazată cu pavilioane române şi polone. Fiecare membru la intrarea în sala de festivităţi a primit câte o insignă şi câte o mapă cu cărţi, reviste şi ilustrate poloneze. La rândul lor, excursioniştii au oferit membrilor Ligei Maritime Polone insigne L. N. R.

D. Daraban a oferit d-lui General Dreszer din partea T. L. N. R. o frumoasă revistă în culori lucrată de mână de către d-l Ing. Popa Mircea. Comitetul a mai oferit numeroase broşuri, reviste de propagandă, albume, flamure L. N. R. etc.

La ora 11.30 are loc deschiderea congresului sub preşidenţia d-lui General *Gustav Orlicz Dreszer* Preşedintele Ligii Maritime şi Coloniale Poloneze. Cuvântul de deschidere îl are d-l General de divizie *Gustav O. Dreszer*, care urează bun sosit şi care arată foloasele unei colaborări cât mai strânse între cele două Ligi.

Cuvântul d-sale este urmat de al d-lor *Daraban, Şoimulescu, Tebeică, Spiegler, Maior Fularski, Gzjiwacewszchi*, toţi evidenţiază foloasele unei cât mai strânse legături între cele 2 legi. La această conferinţă a luat parte şi *d-l Babeş* prim secretar al legaţiei noastre in Polonia.

La ora 13 congresul a fost închis tot prin cuvântul d-lui General Dreszer.

In aceiaşi zi la ora 16, membrii comitetului român şi polon s'au întrunit din nou la Sediul L. M. K. unde sub preşidenţia d-lui maior Fularski s'a continuat discuţia, de astă dată mai detailată, asupra chestiunilor, stabilite principial dimineaţa şi s'a redactat concluziunile în un protocol.

In discuţiile ce au avut loc s'a insistat în special asupra a 3 puncte principale: asupra propagandei, sportului nautic, şi a taberelor maritime de vară.

In chestiunea propagandei s'a decis stabilirea unei colaborări constante prin schimburi de articole în revistele celor 2 Ligi, a unei propagande reciproce prin radio, folositoare scopurilor urmărite şi a schimbului de filme şi fotografii interesând vederi de porturi, vase şi viaţa maritimă şi fluvială din cele 2 ţări.

In chestiunile de sport nautic s'a decis stabilirea unui schimb reciproc de informaţiuni relativ la condiţiunile de navigaţie sportivă pe apele şi fluviile din România şi Polonia, angajamente de inter-

venţii reciproce la autorităţile respective competinte pentru obţinerea a maximum de facilităţi de trecerea frontierei, taxe, etc.

S'a hotărât ca o delegaţie română să ia parte la meetingul nautic din acest an din Polonia şi o delegaţie poloneză la meetingul pe care L. N. R. va căuta să-l organizeze în România în 1935.

Deasemenea pentru eventuale concursuri şi match-uri de natatie, water-pollo, fiecare ligă se obligă ca prin federaţiile respective să stărue pentru realizarea lor în condiţiunile cele mai avantajoase.

Hotelul Dom Zdrojowy.

In chestiunea taberelor maritime de vară s'a decis stabilirea unui schimb de participanţi şi angajamente reciproce de intervenţii respective, pentru obţinerea tuturor avantajelor de scutiri, reduceri de taxe, transport, întreţinere, etc.

Ambele ligi îşi iau însărcinarea de a stărui la autorităţile lor respective pentru redeschiderea chestiunei legărei M. Baltice cu Marea Neagră prin Vistula şi Prut.

Grupul excursioniştilor la Wielikzcka.

Se stabileşte în principiu apoi, o nouă excursiune de 200 persoane în M. Baltică şi alta în Marea Neagră şi Mediterană fiecare ligă obligându-se în a stărui pentru obţinerea celor mai mari avantagii reciproce pentru participare, etc...

După această şedinţă, la ora 5 p. m. a avut loc un ceai dansant la *Café Club,* la care a luat parte: D-nii Gen. G. O. Dreszer, Maior Fularski, membrii L. M. K. membrii tineretului L. M. K., reprezentanţii Asociaţiei P. A. Z. M. „Liga" şi foarte multe personalităţi din oraş. La ora 20, excursioniştii au fost conduşi la Operă unde se juca „Aida". După reprezentaţie au fost conduşi la gară, unde îi aşteptau bagajele. Delegaţia de conducător a d-lui *Wikiewici* trece asupra d-lui *Wasovski.*

6 Aprilie 1934. Sosirea în *Cracovia* a avut loc la ora 8 dim. Aici grupul a fost primit de d-nii *Irycki* din partea Asociaţiei „Liga" şi de d-l *Tadeus Jaworski* şi d-şoara *Stanislava W.* din partea L. M. K., cari au urat bun sosit. Au fost apoi conduşi la hotel *Francuski,* unde după ce au depus bagajele s'a servit cafeaua cu lapte. La ora 9½ s'a început vizitarea oraşului. S'a vizitat Castelul *Wawel,* un superb palat al vechilor regi ai Poloniei, construit în secolul al XIV-lea, refăcut şi mărit în stilul Renaşterei în sec. XVI-lea de către arhitecţii italieni, Lori şi Berecei şi care închide un glorios trecut istoric de 1000 ani a Poloniei; numeroasele tablouri şi opere de artă cari rivalizează cu multe din Muzeul Luvru din Paris încântă privirile tuturor. S'a admirat apoi grandioasa statue a lui Kosciuszko care domină tot oraşul. S'a vizitat marea Cate-

Statuia lui Chopin la Varşovia.

drală de lângă Castel, care adăposteşte mormintele regilor şi seniorilor polonezi. In timpul vizitei a sosit Contele *Xavier Puslovski* care salută grupul în numele *Voevodului Cracoviei,* punându-se la dispoziţie, dând toate explicaţiile necesare, într'o franceză impecabilă şi cu o competinţă desăvârşită. La ora 13 s'a luat dejunul şi apoi în urma propunerei d-lui *Irycki,* cu trenul de ora 14 s'a plecat la renumitele saline dela *Wielikzcka.* Vizitarea acestor saline care conţin înăuntru capo-d'opere lucrate în sare, au fost vizitate pe cât a fost cu putinţă, în două ore. Intorşi la *Cracovia,* excursioniştii iau masa la ora 18, şi cu un adânc regret pentru părăsirea atâtor locuri frumoase şi a prietenilor noştri polonezi, la ora 19 urcaţi în două vagoane de clasa II-a, ataşate expresului dinspre Berlin părăsesc Cracovia. Sosirea la graniţă are loc la ora 5 dim. din 7 Aprilie unde cu toată părerea de rău se schimbă clasa 2-a cu a 3-a, până la Bucureşti, unde se soseşte la 17 h. 15 m.

Excursiunea — aşa cum s'a spus — a decurs în cele mai excelente condiţiuni. In toată Polonia s'a călătorit în vagoane cl. II cu paturi, excursioniştii au fost căzduiţi în cele mai bune hotele, in camere de câte 1 sau 2 paturi. In toate oraşele au fost primiţi de către reprezentanţii *Ligii Maritime Poloneze,* Societăţei *„Liga"* şi a autorităţilor, prietenește şi cu entuziasm. Mesele, din belşug, s'au servit în cele mai bune restaurante, şi în tren atunci când ora

mesei se întâmpla să fie în timpul călătoriei cu trenul.

In toate vizitele făcute, autocare, tramvae speciale, remorchere au stat la dispoziţia excursioniştilor, iar conducătorii polonezi cu cea mai mare bunăvoinţă şi plăcere i-au însoţit pretutindeni dându-le toate explicaţiile ce doreau.

Liga Navală Română îşi face o plăcută datorie de recunoştinţă, *faţă de Liga Maritimă Polonă, Societatea Poloneză „Liga", Legaţiunea şi Consulatului Polonez,* precum şi faţă de toate *autorităţile Poloneze* care au contribuit la realizarea acestei excursiuni menite să cimenteze legăturile cu vecinii noştri dela Nord.

Pentru d-nii *A. Paprocki, Wikiewici, Jan Crzymaczewschi, M. Artemski, M. Franckievictz, B. Wasovschi, L. R. Jricki, Cpt. Jugan şi d-rele Halina Harmzene şi Wanda Dublowska,* care cu atâta dragoste au stat la dispoziţia excursioniştilor, Liga Navală nu găseşte destule cuvinte de mulţumire şi recunoştinţă.

Iniţiativa secţiunei tineretului din Liga Navală, aşa de frumos dusă la îndeplinire, a procurat membrilor L. N. R. una din cele mai frumoase şi acceptabile ocaziuni din punct de vedere material — de cunoaştere a altor meleaguri, obiceiuri şi oameni.

Liga Navală nu a urmărit realizarea unor afaceri comerciale din această excursiune, ci numai ducerea la îndeplinire a unui punct a programului său, numai simplu deziderat de a procura plăceri de asemenea natură membrilor săi.

Aceasta a fost prima excursiune peste graniţe a Ligii Navale.

Vor urma altele — accesibile din punct de vedere material tuturor.

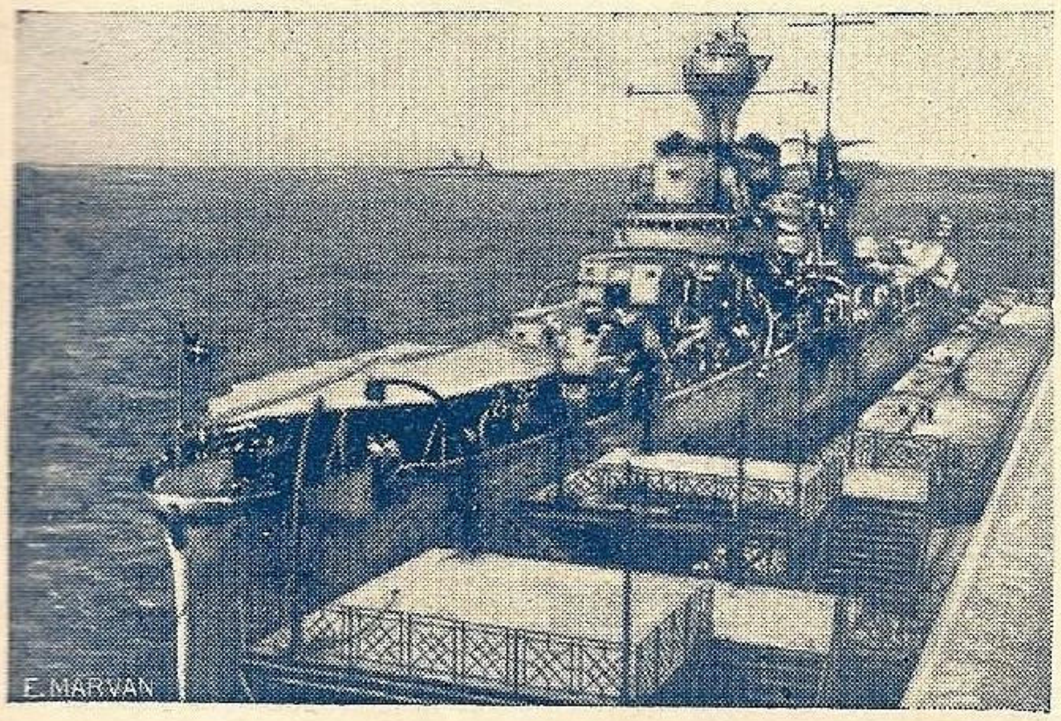
După întoarece d-na şi d-l Ministru Miroslaw Arciszewschi au oferit un dejun membrilor din Comitetul Ligei Navale Române, la care au luat parte: d. Cancelar Kobilanscki, din Legaţia Polonă şi d. col. D. Kovalewscki, ataşatul militar al Poloniei, d. Amiral Coandă, vice-preşedintele Ligei, d. Comandor Aurel Negulescu, secretarul general al Ligei şi Locot. Mircea Theohari.

Tineretul din Liga Navală Română a fost reprezentat prin tot Consiliul său de Direcţie format din persoanele: Nicolae Daraban preşedintele Tineretului, Iacob Şoimulescu secretar general, Valeriu Tebeică directorul filialei Prietenii Mării, Horaţiu Marc directorul Propagandei, ing. Ioan Breazu şi d-rele: Maria Ceparianu, Antoaneta Chiperiu precum şi d. R. Spiegler, delegatul filialei Focşani.

In jurul cursei înarmărilor navale

Nu există aproape astăzi ziare sau reviste, române sau străine, care să nu pună zilnic sub ochiul cetitorului desfăşurarea a tot felul de evenimente internaţionale, din citirea cărora, cititorul, să nu rămână sub stăpânirea grijei şi nesiguranţei zilei de mâine, sub stăpânirea aşteptărei isbucnirii unor desnodăminte tragice.

Răsboiul Chino-Japonez acum câtva timp, încordarea dintre Soviete şi Japonia, Japonia şi St. Unite, din ce în ce mai acută, retragerea Germaniei din Soc. Naţiunilor, răsboiul civil din Austria, tendinţele revizioniste ale foştilor învinşi din marele răsboi susţinute de Italia, atitudinea nestabilă a acesteia, discursuri răsboinice şi provocatoare, transporturi şi contrabenzi de arme şi muniţiuni, construcţii de nave şi avioane, etc., etc.



Crucişetorul italian „Bolzano"

Nici odată cred, presa nu a avut un mai bogat material de ordin internaţional ca în aceste vremuri.

Şi printre aceste evenimente trecute sau actuale, care de care mai grave şi simptomatice, ce apar ca nouri negri de furtună atât deasupra continentului nostru, cât şi a celui american şi asiatic, „limitarea armamentelor", „reducerea armamentelor", „dezarmarea" sunt chestiunile cele mai discutate şi pentru care se varsă valuri de hârtie şi cerneală.

Cuvintele acestea, care nu lipsesc din nici un ziar în nici o zi, rostite atât de des şi solemn la Geneva şi în conferinţele a căror număr nu-l mai poate ţine minte nimeni, apar astăzi ca adevărate strigăte de ajutor, neauzite de nimeni în furtuna ce ameninţă să isbucnească.

Proecte de planuri, înţelegeri, convenţii, tratate, acorduri, care se soldează toate de cele mai multe ori cu amânări sau soluţii, care când sunt primite de unii sunt respinse de alţii, nu au dat până acum acestei mari probleme a dezarmărei nici o soluţiune practică, ci doar un caracter teoretico-documentar, şi nu au isbutit să pună capăt enormelor cheltueli de muncă, energie ,timp şi bani.

Nu există minte sănătoasă să nu dorească realizată dezarmarea, dar aceasta nu e posibilă fără unele garanţii de securitate; or aceasta presupune angajamente serioase, şi în totul sincere pe care însă până acum nu toţi acceptă să şi le ia.

Şi atunci, această neîncredere, nesinceritate, face azi ca cea mai bună securitate a unui stat să fie acea care se bizue pe propriile forţe.

Iată dece prin urmare există azi acest grozav paradox, iată de ce în aceste timpuri în care se vorbeşte numai de limitarea armamentelor, de dezarmare, cursa înarmărilor ameninţă să ia aspectul celei dinainte de 1914.

In fruntea tuturor statelor care se înarmează febril e Germania. Hitler în aşteptarea răfuelilor desconsideră orce tratate, se înarmează pe faţă.

Franţa, vizată direct, nevoind să se lase surprinsă, se înarmează şi ea târând după sine Statele a căror interese sunt legate de soarta ei.

Celelalte mari state, interesate în menţinerea unui echilibru, fatal antrenate în un viitor conflict, urmează şi ele exemplu.

Şi lumea întreagă se înarmează atât pe faţă cât şi pe ascuns în toate domeniile.

Unul din aceste domenii în care această cursă ia proporţii din ce în ce mai mari este cel naval.

Sume enorme se cheltuesc pentru construcţii de nave.

Creditele fixate marinei de război engleze pe 1934 de ex. se ridică la 56.550.000 lire sterline.

In acest domeniu naval printre alte cauze, două sunt cauzele care favorizează această cursă: Tratatul dela Washington şi aproprierea anului 1936, data expirărei acestui tratat.

Se cunosc motivele care au dat naştere tratatului naval dela Washington. Le reamintim:

Dorinţa dominioanelor engleze de non reînoire a acordului Anglo-

Japonez, tendinţa lor de aşi scutura cât mai mult tutelajul faţă de metropolă, necesitatea rezolvărei problemei — marei probleme — a Pacificului pe cale de înţelegere între statele interesate, necesitatea ameliorărei situaţiei financiare complect sdruncinate în marele război prin cererile enorme de cheltueli a înarmărilor navale, dorinţa de pace şi ideile — aşa zise — umanitariste ale Americei, au condus în 1921 la încheierea acestui tratat care a stabilit pentru Anglia, America, Japonia, Franţa şi Italia, în linii generale :

Limitarea tonajului global şi unitar a navelor de linie şi port avioanelor.

Menţinerea statu-lui quo în chestiunea fortificaţiilor şi bazelor navale din Pacific.

Tratatul a fost extins apoi şi asupra celorlalte categorii de nave prin acordul dela Londra în 1930.

Şi acum ne punem întrebarea. Au soluţionat aceste tratate — care au fost primele ce tindeau la o limitare a armamentului naval — în întregime chestiunile expuse mai sus, ce au condus la încheerea lor ?

Desigur că nu.

Mai mult, se poate spune că cursa înarmărilor navale de azi, este o consecinţă a lor, pentrucă aceste tratate în loc să potolească din contră au stimulat concurenţa internaţională a înarmărilor navale, schimbându-i doar aspectul ; din cantitativă a făcut-o calitativă.

Tratatul Washington a creat anume tipuri de nave — de ex. crucişetorul de 10.000 tone — care a transformat flotele în adevărate concursuri internaţionale a inginerilor navali pentru găsirea celor mai bune calităţi şi celei mai mari puteri ofensive sub minimul de tonaj.

Cine ar putea spune cu convingere că puterea ofensivă a 4 nave tip Deutschland de azi de 10.000 tone e cu mult mai mică ca a 4 sau chiar 5 nave de linie a 20.000 tome anterioare acestui tratat ?

Acest nou aspect pe care îl ia din ce în ce mai pronunţat cursa înarmărilor navale, va duce la o erarhie a flotelor stabilită nu prin număr de unităţi şi tonaj ci prin calităţile concentrate în minimum de tonaj a unităţilor navale şi aeriene.

Cel mai bun exemplu în această chestiune l'a dat Germania căruia una din cele mai mari greşeli a tratatelor de pace i-a dat posibilitatea de reînarmare.

In 1919 Germania a fost obligată de a preda navele sale cele mai noi şi îngăduită de către Conferinţa Ambasadorilor de a poseda 8 nave de linie a 10.000 tone, 8 crucişetoare uşoare a 6000 tone, 16 distrugătoare a 8.000 tone şi 16 torpiloare a 200 tone, interzicându-i submarinele, hidroaviaţia şi aviaţia.

Lăsându-i-se numai nave vechi în loc de cele relativ noi, pe care în urmă şi-a menţinut în formă echipajele, Germania, respectând adliteram clauzele tratatelor de pace, îşi începe înlocuirea celor atinse de limita de vârstă — 20 ani pentru nave de linie şi 15 ani pentru cele uşoare — prin nave noi ,studiate la perfecţie.

Dar, cum am mai supus, mai este ceva ce contribue la această cursă.

La 31 Dec. 1936 tratatul din Washington şi Londra ese din vigoare şi orcare ar fi aranjamentele internaţionale viitoare ce se vor lua, situaţia flotelor în fiinţă la acea dată — 1936 — va fi unul din punctele de plecare pentru aceste noi aranjamente.

De aceea am început a asista şi vom asista în aceşti aproape 3 ani ce ne mai despart de acest an, 1936, la accentuare a acestei curse a înarmărilor navale începută deja, la o goană a marilor puteri maritime în construcţie navale, spre a atinge cifra la care aceste tratate le dădea dreptul şi care nu au atins-o până acum nu din dorinţa sinceră de limitare a armamentelor ci din cauza crizei financiare care le făcea efortul de nesuportat.

Este interesant de ştiut care va fi situaţia flotelor marilor puteri maritime în 1936. Tabloul ce urmează ne-o dă.

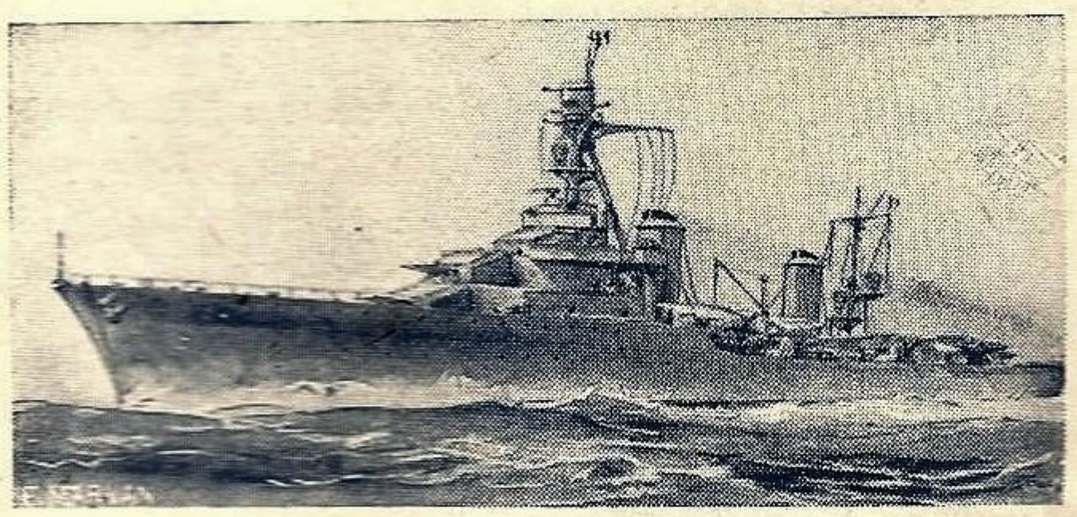
Că tratatul Washington şi Londra nu se vor prelungi, pentru motivul că astăzi au intrat în joc noi factori, inexistenţi atunci la încheierea lor.

	Nave de linie	Crucişetoare	Distrugătóre	Submarine
Anglia	15=473600 t.	50=335530 t.	150.000 tone	52.700 tone
America	15=453900 t.	30=263400 t.	150.000 tone	52.000 tone
Japonia	9=272100 t.	30=208400 t.	105.000 tone	52.000 tone
Franţa	7=159600 t.	19=154500 t.	113.500 tone	79.700 tone
Italia	4= 86500 t.	19=139740 t.	66.500 tone	44.600 tone
Germania	4= 40000 t.	5= 30000 t.	9.600 tone	interzise

In adevăr, studiind cauzele enumerate mai sus constatăm nu numai că ele nu au dispărut dar că din contră s'au agravat.

Tendinţele de libertate a dominioanelor engleze întreţinute de propaganda comunistă sovietică şi de acţiunea lui Gandhi cresc mereu; problema Pacificului departe de a fi rezolvată este mai de actualitate ca oricând complicându-se mereu prin necontenita lărgire a sferei de influenţa economică şi politică a Japoniei ; criza financiară nu s'a ameliorat cu toate sforţările, planurile şi conferinţele ; unele popoare uitând grozăviile războiului trecut, sub acţiunea diferitelor curente de aşa zis naţionalism sunt educate şi îndrumate fatal către război iar cât priveşte de aşa zisele idei umanitariste ele sunt de ordin pur platonic ca să mai fie luate în seamă şi au rolul numai de paravane ale adevăratelor mobile ce se ascund după ele.

Aceste chestiuni rămase nerezolvite de către tratatele Washington şi Londra precum şi celelalte ivite între timp — cum e de ex. chestiunea navei de linie privită din punct de vedere englez, american, francez, etc. fac imperioasă încheierea de noi aranjamente internaţionale în 1937.



Crucişetorul francez „La Gallisoniere"

Care vor fi bazele acestor noi tratate e greu de prevăzut.

Viitorul e din ce în ce mai ameninţător. Progresele technice, ciocnirile de interese şi patimi vor îngreuna mult stabilirea lor.

In orice caz, rezultatele date de către tratatul Washington, că această mare problemă a limitărei armamentelor navale nu poate fi soluţionată prin procedee aritmetice şi prin jonglerii de cifre, va fi o lecţie.

Anul 1937 vor aduce noi aranjamente şi cu totul pe alte baze, pentrucă trebue să le aducă.

Un eşec ar face ca această cursă a înarmărilor navale care astăzi este neconsimţită, să obţină un fel de consimţământ oficial.

Şi atunci, viitorul nu poate aduce decât noi şi mai mari dezastre.

Orce tratat, orce convenţiune nu poate să mulţumească toate naţiunile, ele au creat şi vor crea totdeauna favorizaţi şi defavorizaţi, ele implică deobiceiu pentru cei ce le aplică cu lealitate piedici, iar pentru cei ce le eludează avantagii, ele nu pot fi utile decât atunci când — cu toate scăpările lor, pentru respectarea spiritului şi literei lor sunt bazate pe încredere.

Tratatul anului 1937 de limitare a armamentelor navale dacă nu va fi bazat pe încredere, dacă nu va fi precedat de un alt tratat, acel al *dezarmărei morale* va avea soarta celui din Washington şi nu va servi pacea.

Mirth

Figuri din marina noastră*)

Invitat a evoca în faţa microfonului, deci a întregii suflări româneşti, câteva figuri din marina noastră, mărturisesc că m'am găsit într'o grea cumpănă. La prima citire a titlului m'am întrebat dacă mica şi tânăra noastră marină a avut figuri de talia unui *Nelson* sau *Togo*. Fără să vreau mi-a venit în minte un ordin dat de răposatul general Candiano Popescu, prin care se interzicea ofiţerilor de marină din Constanţa să fumeze cu luleaua ca englezii, fiindcă „marina noastră nu are încă Trafalgarul ei".

Răscolind însă trecutul, mi-au apărut câteva clipe cari, dacă nu s'ar apropia de Trafalgar, dar se pot compara cu un Coronel sau Falkland. Aştfel:

In *1877*, — ca să nu merg până la Ştefan cel Mare, de a cărui flotă Mohamed II spunea că „până ce nu o va distruge, creştinătatea nu va putea fi îngenunchiată" — găsim un *Măcin*, unde şalupa *Rândunica* a dat la fund un monitor turcesc; *Kiftelele*, unde artileria marinei a scufundat un altul; *Calafat*, unde Regele Carol I a salutat, depe crestele bateriilor marinei „plăcuta muzică" a obuzelor turceşti dela Vidin.

In 1893 avem *Sulina*, unde şalupa *Rahova* a arătat, cu un mărunt dar hotărât obuz românesc, tras asupra unui vapor rusesc, că noi ştim să ne apărăm drepturile, chiar când coloşi de talia lui King-Kong s'ar încumeta să le calce.

In 1905 se repetă la *Constanţa* gestul, de astădată de crucişetorul miniatură „Elisabeta", care cu curaj potoli furia desperatului şi amenirţătorului chiurasat *Potemkin*.

Iar în războiul pentru întregirea neamului, marina noastră a avut *Turtucaia*, unde scrise „pe aci e marina, nu se trece" şi sili inamicul să ocolească sectorul ei; o *Rasova*, unde monitoarele noastre forţară ucigaşul baraj german; un *Vâlcov*, unde ea a pecetluit izgonirea ruşilor dela Gurile Dunării şi definitiva noastră stăpânire.

Dar *„Rândunica"*, *„Rahova"*, monitoarele mers-au, tras-au, atacat-au singure, ori fură doar unelte în mâna neastâmpăraţilor şi iscusiţilor noştri marinari?

Şi de odată se luminară un şir întreg de figuri, apăru pentru mine greutatea alegerii; dela amirali şi până la simpli mateloţi sau fochişti răsăreau adevărate figuri de epopee, demne de talentul unui Jean Bart.

De teama de a nu fi la înălţimea lor am renunţat la acelea al căror trecut a fost scos în relief la pragul mormântului, ca şi la acelea a celor în viaţă.

Am renunţat la figura sacrificatului *Maican*, ctitorul marinei, făuritorul marinarilor de azi, crescuţi pe puntea şi formaţi prin catargele bricului *Mircea*. Lui se datoreşte că azi, de la marinar, fochist ori chelner, până la comandant, inspector sau director de instituţii în legătură cu apa, chiar în străinătate, sunt români. Lui se datoreşte că legiuitorul de azi se încumetă a impune 90% elemente româneşti pe navele româneşti.

Am renunţat la figurile foştilor comandanţi ai marinei: a amiralului *Murgescu*, eroul dela Măcin în 1877; a amiralului *Koslinski*, finul aristocrat, eroul dea Kiftele; a amiralului *Irimescu*, pânzarul cel vestit; a amiralului *Bălescu*, eroul dela Sulina în 1893 şi dela Constanţa în 1905, cel care a sădit în sufletele a generaţii lozinca ce-i străjueşte mormântul: „Fă-ţi datoria, ori ce s'ar întâmpla"; a amiralului *Scodrea*, de al cărui nume se leagă tot ce avem la mare.

De asemenea voi renunţa la figura savantului colonel *Drăghicescu*, stins în surghiun la Sulina; a comandorului *Demetriade* uriaşul care ne-a înzestrat cu flota de Dunăre; a amiralului *Urseanu*, cunoscut dela Sebastopol şi până la Stockholm; a comandorilor *Cătuneanu* şi *Popovătz*, creere luminate şi inimi de aur, a lui *Jean Bart*, şi la câte altele al căror pomelnic numai, ar trece de cele 15 minute acordate.

Nu pot părăsi însă astăseară aceste ilustre figuri, fără a spune că luptele duse de ei au fost mai crâncene de cât ale lui Nelson sau Togo, fiindcă trăind într'o ţară în care se uitase trecutul, — Ştefan cel Mare, Mircea, etc. şi în care marina se considera ca un lux, nu ca o necesitate, au avut de luptat mai ales înăuntru pentru a convinge pe cei în drept şi opinia obştei că *e o primejdie ca ţara să fie fără apărare dinspre apă, o ruşine ca din bogăţiile apelor noastre să se înfrupte numai străinii.*

Pe când Togo sau Nelson nu a avut de cât să folosească ceiace ţara le punea cu dărnicie la îndemână, amiralii noştri au avut de luptat până la istovire ca să organizeze şi să facă faţă celor mai grele situaţii cu puţinul, cu nimicul ce cu zgârcenie li se drămuia. Şi dacă unii din ei nu au murit de un glonte duşman, ca Nelson, — moartea lor n'a fost mai puţin eroică prin tragicul vieţii lor.

Las pentru mai târziu şi altora mai talentaţi să scoată în relief tragedia comandorilor şi amiralilor — eu mă voi mulţumi a evoca figuri din lumea celor umili, a unui plutonier, — *Mastela*; a doi sergenţi, — *Brânzilă şi Pârvu* şi a unei cameriste, — *Măicuţa*.

Mastela, — pe adevăratul lui nume Andrei Constantinescu, a fost un vestit şef de echipaj pe bricul Mircea. Dacă pe ori ce navă comandantul e al doilea după Dumnezeu, şeful de echipaj este un fel de Sf. Petru. El moare sau iese la pensie pe nava pe care a fost întărit cu cheile; el cunoaşte la perfecţie atât colţurile plutitoarei sale stăpâniri, dela *chilă*, cea mai de sub apă parte a navei, până la *măr*, care e tocmai în vârful catargului, cât şi toate colţurile sufletului echipajului său. Dacă se pomeneşte de campania lui Eustaţiu, Coandă ori Scodrea pe Mircea, apoi acelea sunt doar clipe; când pronunţi Mastela însă, apare în minte întreaga viaţă a lui Mircea, — fiindcă un aşa şef de echipaj cam rar să se mai găsească.

Nemuritorul Jean Bart a vorbit de el în „Jurnal de Bord". Veşnic cu un zâmbet ironic pe colţul buzei, era cel mai bun îndrumător şi încurajator al începătorilor, recruţi sau elevi, întărindu-i mai ales în clipele chinuitoare ale răului de mare. Mulţi, — toţi am putea spune, ne datorim reuşita în carieră, lui Mastela.

Dar neîntrecut era la regate, când meşteşugea barca No. 1 a cărei comandă o lua în ziua de întrecere; de când a venit Mircea în ţară şi cât a fost Mastela şef de echipaj, barca no. 1 n'a fost întrecută de nici o alta, română sau străină.

Brânzilă, — numele nu a mai avut nevoe de poreclă, — era sergent, şeful — comandantul deci, — al şalupei *„Rândunica"*. Dacă Rândunica era tot cea din 1877, — Brânzilă o comanda din 1914. Şi dacă în războiul Independenţii „Rândunica" dăduse la fund un monitor inamic cu o torpilă în vârful unei prăjini, — în războiul de Intregirea Neamului i-a fost dat să facă aceiaşi ispravă cu o *torpilă automobilă*.

Las deoparte peripeţiile atacului dela Rusciuk, — e altă poveste, cum ar zice Kipling. Aflaţi doar că ordinul de sus era clar: după atac, şalupele, de vor scăpa, — erau trei, — se vor întoarce spre malul românesc dela Ramadan, unde se vor părăsi de echipaje.

Ordinul e ordin: şalupele şi-au înfipt boturile în mal iar echipajele au pornit după ofiţerii ce au condus atacul, spre Giurgiu. Ce se petrecea în inimele fiecăruia e lesne de înţeles. Nimic mai dureros decât părăsirea navei, ori cât de mică ar fi. Nu rare sunt cazurile când comandantul preferă să se ducă la fund cu nava lui, de cât să o părăsească. Din stofa aceasta fusese croit şi sergentul Brânzilă. El nu putea admite să trăiască şi Rândunica lui să zacă pe mal, singură, pradă obuzelor, fără el la bord. Şi atunci, cu lacrimi dar şi cu foc în glas se apropie de mine şi mă rugă să-l las să se în-

*) Conferinţă ţinută la radio în seara de 4 Mai 1934.

toarcă înapoi, fiindcă se încumetă să-şi ducă *Rândunica* la adăpost în bazin.

Mi-am dat seama de lupta din el, ştiam şi ce destoinic este şi pe răspunderea mea i-am îngăduit cererea. Intors la şalupă împreună cu alt sergent, Patrichi, care era mecanic, nu o mai găseşte la mal, ci luată de curent şi proptită în sălcii, luminată de proectoarele monitoarelor dela Rusciuk. Brânzilă sare în apă, ajunge înnot, dar când să pornească.... nu se pricepea la maşină. Mecanicul nefiind înotător rămasese pe mal. După sfaturile lui deschise un robinet, umblă la o valvulă, şi *Rândunica* o luă încet la vale, spre mirarea celor de dincolo, care în zăpăceala atacului nici nu ştiau cà au de afface tocmai cu cine le trimisese torpila plocon.

Cu mecanicul pe mal ca sfătuitor, Brânzilă reuşi să ducă şalupa *lui* în bazin şi după ce o dete în primire paznicului, ne ajunse din urmă, fericit, radios. Mai târziu, tot el reuşi să o strecoare de la Giurgiu până la Flămânda, unde Rândunica dădu mare ajutor.

Dacă am evocat această figură, este că ea dovedeşte chiar la oamenii noştri din popor, fără şcoli sau academii navale, simţiminte la fel cu cei ce se fălesc cu veacuri de viaţă marinărească şi cu inalte studii. Indrăsneala, curajul era ceva obişnuit, — dar hotărârea lui de a nu se despărţi de şalupa lui cât e în viaţă şi cât timp se mai poate face ceva, se mai poate încerca, cu orice risc salvarea, aceasta iese din comun şi nu m'am putut opri de a o da în vileag, ca o mărturie din ce material e plămădit sufletul poporului nostru.

Un alt sergent, *Pârvu,* cer îngăduinţa a-l trece în rândul figurilor. In homerica luptă dusă de noi cei fără scule, trebuia să ne servim şi de mătănii de mine pe care să le înşirăm deacurmezişul Dunării, spre a stingheri drumul navelor inamice. Mina e însă o armă capricioasă : uneori face explozie chiar în braţele celui ce o mânueşte.

După o a treia explozie, a trebuit să demontăm toate minele spre reexaminare. Sergentul Pârvu stând pe o buturugă ţinea între genuchi mina, cu braţul stâng o proptea de piept şi cu dreapta o deşuruba. La câţiva paşi de el stam rezemat de un pom, urmărind periculoasa operaţie. Intr'un moment sergentul se opreşte şi mi se adresează :

— De ce nu staţi mai departe domnule comandor ? te pomeneşti că mai face una explozie şi vă curăţă şi pe Dumneavoastră.

Să stai cu moartea în mână, să ştii că e moarte şi totuşi să nu te gândeşti la tine, ci la comandantul tău !

Să termin cu *Măicuţa,* sau *Maica de pe Principesa* sau *Maica Vasilichia,* — pe numele adevărat Vasilichia Anghelescu. Măicuţa nu a fost dela început măicuţă, — deşi a fost mamă şi acum e soacră de marinar, încă de şef de echipaj. Şi-a făcut de tânără ucenicia de cameristă pe primele noastre vase comerciale, — *Meteor, Medea.* Dar vestită, figură aleasă, cu o poreclă atât de dulce şi impunătoare nu a devenit de cât după ce a luat în primire cochetul şi solidul, elegantul şi săltăreţul nostru pasager Principessa Maria. S'au schimbat comandanţi, secunzi, intendenţi, directori, — măicuţa a rămas pe *Principesa,* identificându-se cu ea.

Mică la stat, iute la treabă, ordonată, tipul gospodinei romînce. Pe cel mai necăjit, mai revoltat om din echipaj ori pasager, Vasilichia îl potolea cu cuvântul „Măicuţă". De ea se poate spune ca şi pe Mastela : Vaporul Principesa Maria = măicuţa.

Mi-a fost dat să comand şi eu acest pasager, — cea mai frumoasă dintre comenzi, — şi să apreciez calităţile romăncei marinare. Dar din toate manifestările ei, două m'au impresionat adânc :

Când măicuţa şi-a revăzut pe *Principesa* ei întoarsă dela bolşevici teafără şi curată, cu toate zvonurile sosite înaintea vaporului. Nu aşi putea compara lacrimile de bucurie ce vărsa, cuvintele de bucurie ce profera, sărutările ce depunea pe fiece tablou, sculptură, clanţă, de cât cu evlavia cu care se revăd şi sărută sfintele moaşte de pelerini.

A doua şi cea mai tragică a fost când, a trebuit să-şi cedeze locul alteia, să fie debarcată, să se despartă de *Principesa ei.* Dacă nimic mai dureros nu poate fi de cât pierderea unui copil, — apoi lacrimile celei mai îndurerate mame au fost mai prejos de ale Măicuţii, care nu cerea altceva, — şi puterile îi îngăduiau, — decât să moară pe vapor.

Legea e lege, a trebuit să se debarce, — dar tot în preajma vaporului ei drag trăeşte, netezindu-i la uscat rufăria pe care altădată o schimba cu dragostea mamei când pregăteşte culcuşul copilaşilor, — fiindcă pentru ea pasagerii erau copiii ei. Şi de aceia mulţi îndrăgeau Principesa Maria, printre altele şi de dragul Măicuţii.

Cu acestea termin, cerând ertare că am ales din galeria figurilor nu din cele cu penaj alb la bicorn, ci din cele cu bonet, tocmai spre a se vedea prin exemple neşlefuite că *poporul* nostru are însuşiri cum nu are altul, deşi trecutul i-a fost mai chinuit şi mai otrăvit de cât al oricărui altul.

Să nu ne îndoim de el deci, — şi să-i dăm exemplele pe care el le aşteaptă de la noi cei din vârful piramidei.

MOŞ DELAMARE

SINGUR STRĂBĂTÂND ATLANTICUL
(SPICUIRI)

Sbuciumul sufletesc al marinarului.

Deşi sunt numai câteva zile de când am ajuns la ţărm, nu doresc decât să ridic ancora, să reiau viaţa de marinar şi să mă regăsesc în larg.

Ce aşteaptă pe marinar.

Nici furtunile care-mi sfâşie pânzele, nici apa care inundă cabina, nici ploaia de spumă care mă biciuia tot timpul, nu puteau să micşoreze dragostea mea de mare.

Un marinar trebue să fie pregătit pentru clipe grele.

Ştiam că *Firecrest* şi cu mine vom întâmpina într'o zi o furtună care să ne scufunde împreună în fundul oceanului, dar orice om al mării se poate aştepta la acest sfârşit. De altfel, există oare o moarte mai frumoasă pentru un marinar?

Dragostea dintre marinar şi navă.

Nu este loc pe punte pentru o barcă de salvare

De altfel îmi iubesc atât corabia încât nu cred că m'aşi gândi la salvarea mea dacă ea ar fi ameninţată să se scufunde.

Dacă oameni care trăesc pe uscat ar cunoaşte viaţa noastră, nu s'ar mira că un marinar îşi iubeşte corabia şi o socoteşte ca pe o fiinţă inteligentă şi sensibilă.

ALAIN GERBAULT

Primul voiaj, prima avarie, primul proces (2)

Ca să dau gândurilor ce mă frământau altă direcţie, am pornit spre oraş şi prin ce minune nu ştiu, am intrat în grădina zoologică.

O alee largă, destul de lungă, frumos plantată şi admirabil pavată, ducea drept în mijlocul grădinii la un măreţ restaurant aşezat pe marginea unui lac, — totul înconjurat de flori şi copaci. Pe ambele laturi ale aleii, erau înşiraţi toţi papagalii din lume, cu mimmatele lor penaje de culori variate, ce încântau ochii. Cârâiau, fipau şi vorbeau o limbă — probabil cea olandeză — pe care n'o cunoşteam. O mulţime de bone cu copii dau papagalilor să mănânce diferite seminţe, cumpărate chiar din grădină.

Am început să vizitez grădina după plan. M'am oprit mai mult la maimuţe, la elefanţi, la castori.

Privind aceste din urmă animale, cu câtă măestrie şi perseverenţă tăiau cu dinţii lemnele puse la dispoziţia lor, cum le cărau pe apă, alţii băteau cu coada piloţii (stâlpii) în apă, pe când altă serie aşezau lemne d'a curmezişul piloţilor, — am rămas uimit. Citisem eu ceva despre năsdrăvăniile lor, însă la atâta îndemânare — mărturisesc — nu mă aşteptam.

Ca prin farmec, firul gândurilor mele a schimbat direcţia. Uite — îmi ziceam — atâtea jigănii închise aci de om, regele lor, ca să le studieze şi să-l distreze.

Ştiinţa noastră, de până acum, afirmă că aceste biete vietăţi nu se conduc decât după instinct. Va să zică: ele n'au inteligenţă, o conştiinţă proprie, o voinţă.

Nu ştiu să citească şi să scrie. Nu şi-au bătut capul cu atâtea ştiinţe, ani d'arândul.

Dar pasările şi peştii ? Multe şi mulţi din ei călătoresc primăvara şi toamna dela un pol al pământului la celălalt, dela Est la Vest şi viceversa pe distanţe enorme; pe acestea cine le conduce ? Se zice că ar fi având un pilot. Foarte bine. Dar pilotul acesta n'are busolă, cronometru, sextant, telefon, telegrafie cu şi fără sârmă, nici măcar o hartă cât de rudimentară; totul la el — ştiinţă şi instrumente — se reduce la instinct !... Ce frumos !... Ce simplu şi minunat instrument este acest instinct !... Vai ! Ce bine ar fi fost — în împrejurarea în care mă găseam — pe lângă ştiinţă să fi avut şi eu acest instrument, care nu costă nici un ban.

M'am trezit ca dintr'un vis şi ruşinat mi-am zis: Vezi, aceste animale, conştiente ori nu, mulţumite sau nemulţumite, secfestrate cari pe drept ori pe nedrept, îşi urmează înainte, în fiecare zi, menirea lor. Acestea care sunt închise aci sunt învinse, celelalte, rămase libere, sunt însă învingătoare. Aşa este şi între oameni: învingători şi învinşi. Ia exemplu dela ele şi fă ca ele. Invins sau învingător, *înainte, mereu înainte; luptă pentru viaţă.*

Românul nu spune ca Englezul: „a fi sau a nu fi" ci: „fie ce-o fi" — îşi face cruce şi porneşte la treabă.

Du-te deci la vapor şi luptă. Caută, cercetează, inventează, fie chiar o minciună, ca să te aperi. Nu te jena mai cu seamă că ai dreptate.

Liniştit şi reconfortat sufleteşte, m'am întors la vapor unde am chemat pe şeful mecanic şi pe secund.

— Domnilor, după cele ce am constatat împreună, convingerea mea este că vaporul şi noi n'avem nici o greşeală.

Apa găsită în santină este provenită din cereale şi cu deosibire din rapiţă care a fost mai umedă. In felul acesta de a explica lucrurile, pledează cele dovedite de noi în magazie: forma avarii rapiţii, cantitatea de apă găsită şi scurtul timp în care s'a stricat rapiţa.

Cum însă calafatul a crăpat din cauza trepidaţiunilor provocate de valuri, din care cauză şi rapiţa s'a scurs în santină, părerea mea este să provoc o nouă expertiză.

Cu oarecare greutate am reuşit să obţin ca experţii să vină din nou la vapor.

Le-am arătat mai întâi rapiţa stricată depusă în bolovani pe cheu, apoi am intrat în magazia No. 3 unde le-am arătat starea paiolului magazii, a separaţiilor şi a santinii, dându-le toate explicaţiile ce am crezut necesare. Experţii mi-au răspuns că ar fi fost mai bine dacă îi chemam mai înainte, când santina era plină cu apă, ca să asiste la golirea ei pentru a-şi da mai bine socoteală.

Eu însă, nu puteam risca acest lucru căci mă temeam să nu se găsească ceva în santină, din care să reiasă vaporul şi mai vinovat.

In cele din urmă experţii au convenit că rapiţa putea să fie avariată şi din cauza ei proprie şi nu din a vasului, liberându-mi un act în acest sens. Prin acest al doilea raport de expertiză, căpătasem un punct de îndoială ce mai putea fi discutat în faţa Tribunalului, sau a unui arbitraj, dar nu siguranţa că voi câştiga.

După 2 luni, aproximativ, am fost înapoi la Rotterdam. Atât eu cât şi secundul ardeam de nerăbdare să aflăm cu un minut mai de vreme, rezultatul cu rapiţa.

Printre corespondenţă am dat peste un plic cu antetul: Rombach avocatul Casei W. H. Müller, Rotterdam, — adresat Comandantului Vaporului Constanţa. Numitul avocat mă invita să mă prezint în biroul său la ora 9 dimineaţa, imediat după sosirea vasului în port, împreună cu documentele ce aş mai poseda privitor la rapiţa avariată. Am înţeles atunci că procesul se deschisese deja.

Cum ora, pentru care eram invitat, trecuse, prin telefon am amânat întrevederea pentru a doua zi la aceiaş oră.

Cu inima strânsă m'am reîntors numai decât la vapor şi tot restul zilei, până noaptea târziu, m'au muncit gândurile: Ce va zice avocatul ? Ce trebue să răspund eu ? Mi-am rememorat de mai multe ori ce s'a întâmplat şi cum s'au petrecut faptele, făcând diferite hipoteze. Am admis unele, am triat altele, până ce, în cele din urmă, ca ultim efort pentru a salva situaţia, m'am hotărât să întrebuinţez vechea zicală românească: *„Cu o minciună boerească, treci în ţara nemţească".* Şi, mi-am legat toată speranţa de acest dicton, întocmai ca un spadasin care, găsindu-şi adversarul ce-i trebuia în lupta pe viaţă şi moarte, îşi pune toată nădejdea într'o ultimă lovitură de spadă — presupusă necunoscută de duşman — pentru a-l doborî.

La ora indicată m'am prezentat d-lui Rombach. Abia i-am declinat numele şi funcţia ce îndeplinesc că mi-a şi spus în franţuzeşte:

— Domnule Căpitan, cu părere de rău, vă comunic că procesul rapiţei avariate în vaporul D-tră nu se poate câştiga. Din raportul experţilor reese prea evident şi sigur vina vasului; acest raport n'am cu ce să-l dărâm.

— Domnule avocat, probabil că dvs. vorbiţi de primul raport, dar mai este încă un altul, prin care se constată:

1) Calafatul, dintre scândurile paiolului de d'asupra santinei din tribord, a fost parţial crăpat.

2) Prin aceste crăpături, pe deoparte, rapiţa s'a scurs în santină, iar pedealta, umezeala evaporată din santină a pătruns în separaţii din cari a fost absorbită de rapiţă.

3) Aceste două fenomene s'au produs din cauza balansului şi trepidaţiunilor vasului, provocate de izbitura valurilor din cauza timpului rău, — deci de forţă majoră, faţă de care sunt acoperit prin protestul de mare depus în timp util la tribunal.

4) Măsurându-se adâncimea santinei, s'a găsit 80 cm.

Flota de războiu este scutul de oţel la adăpostul căreia se desvoltă marina comercială.

(C. Amiral J. Bălănescu)

5) Paiolul magazii în perfectă stare, afară de câteva scânduri de d'asupra santinei, cari erau umede. Toate separaţiile erau bune, — numai câteva bucăţi aşternute d'asupra santinei erau umede şi cu început de putrefacţie.

6) Nici o urmă în santină, pe pereţi — pe la nituri şi table — şi pe puntea principală pe unde apa s'ar fi putut infiltra în magazie şi în santină, — deci nici un defect de navigabilitate al vaporului.

In consecinţă, cu drept cuvânt, ultimii experiţi au conchis că apa găsită în santină poate să fi fost provenită numai din cereale şi prin urmare rapiţa s'a putut avaria numai din propria ei vină.

7) Din jurnalul de maşină pe care vi l-am adus, se cons'ată că apa a fost pompată zilnic din santine.

Trec acum la primul raport expertiză din care se constată :

a) Santina din babord goală şi uscată ; cea din tribord plină cu apă.

b) Vasul, din cauza felului cum se făcea descărcarea, era înclinat în momentul expertizei cu 6 grade spre tribord, adică spre santina plină cu apă.

c) Că santina din tribord fiind plină cu apă, din cauza balansului apa a udat în continuu, pe dedesubt, paiolul magazii de unde a pătruns în separaţiile de pânză şi apoi în rapiţă.

Dacă, însă ,în timpul primei expertize vaporul ar fi fost drept (orizontal) — cum ar fi fost normal — în santina din tribord nu s'ar fi găsit decât o înălţime de apă de 40 cm. ; cealaltă jumătate de apă (40 cm.) ar fi rămas în santina din babord care s'a găsit goală.

Or, când o santină are 80 cm. adâncime, apa dintr'însa care are o înălţime de 40 cm. numai poate atinge paiolul magazii oricât de mare ar fi balansul ; şi nici nu poate trece toată apa dintr'o santină într'alta, într'un moment de balans, deoarece înclinaţia vasului pe un val nu durează decât câteva secunde, după cari se înclină imediat în partea opusă ; iar comunicaţia între santine fiind foarte strâmtă, apa nu poate să se strecoare toată dintr'o santină în cealaltă, ci rămâne mereu în echilibru.

Din potrivă, în port, vaporul stând mai multe zile înclinat — din cauza descărcărei — dela babord spre tribord, apa din santina babord a avut tot timpul să se scurgă, încet, în santina din tribord ; de aceia această santină s'a găsit plină cu apă, nici decum din vina că nu ar fi fost pompată .

Aşa dar, concluzia primilor experţi, că vaporul este vinovat, — este absolut greşită.

Domnul avocat Rombach, după câteva clipe de gândire — în care timp cu privirea m'a examinat de sus până jos — m'a întrebat :

— Va să zică, *santinele comunică între ele ?*

— *Da,* i-am răspuns.

— Bine, Domnule Căpitan. Dacă este aşa, acum pot să-ţi declar cu satisfacţie, că avem mai mult ca 90% şanse să câştigăm procesul. Ceeace mă miră însă mai mult, este faptul că primii noştri experţi, fiind oameni versaţi în materie, n'au examinat santinele mai amănunţit. Lasă-mi aci jurnalul de maşină după care voi scoate copii legalizate, numai depe părţile privitoare la santine, pe cari te rog să mi le însemnezi cu creionul. După 2 zile să trimeţi să ia jurnalul. Când vei reveni la Rotterdam, cred că procesul va fi terminat.

Cincisprezece zile, cât am stat atunci în Rotterdam, am fost ca pe jeratec. Mă temeam ca avocatul să nu întrebe pe cineva şi să afle că santinele la un cargobot *nu comunică* între ele şi să mă pomenesc la bord cu alţi experţi care să dovedească la vapor neadevărul ce debitasem avocatului.

In fine, a dat Dumnezeu şi am plecat fără să se întâmple nimic. Pe mare, la larg, m'am liniştit, cu toate că aveam o ceaţă deasă ca brânza din sidilă.

Revenit în Rotterdam, cel dintâi fapt, pe care mi l-a comunicat chiar agenţia, a fost că *procesul s'a câştigat* şi că sentinţa fiind rămasă definitivă, asigurarea a şi plătit rapiţa. D'abia atunci, după 5 luni — toamna târziu — am răsuflat într'adevăr simţind în plin bucuria şi mândria de a fi comandant.

Cu o zi înainte de a părăsi Rotterdamul, m'am dus din nou pe la avocat şi i-am mulţumit zicându-i :

— Domnule avocat simt nevoia — ca o descărcare de conştiinţă — să vă mărturisesc că santinele nu comunică între ele. Vă rog să nu mă judecaţi rău. Ce puteam să fac ? Dacă nu recurgeam la acest truc, urma să-mi pierd comanda sau, în cel mai bun caz să plătim — împreună cu secundul — o viaţă întreagă, din leafă, o pagubă aşa de mare, când n'aveam absolut nici o vină, nici noi, nici vaporul şi cu atât mai puţin S. M. R. care este al statului.

Poate că, nici asigurarea nu trebuia să plătească, întrucât rapiţa s'a stricat din propria ei vină, — acesta este adevărul. In orice caz, în asemenea situaţiuni, mi se pare mai echitabil să plătească Societăţile de asigurare cari fac comerţ tocmai cu acest risc şi câştigă suficient — chiar averi mari — pe când noi marinari, bătuţi de vânt, de ploae, zăpadă, ceaţă şi valuri, ziua şi noaptea, — de multe ori cu riscul vieţi noastre — abia reuşim să agonisim cu ce să trăim apoi la uscat, ca nişte epave, subminate şi cariate de toate boalele, de prin toate climatele.

— Domnule Comandant, un acuzat este liber, să se apare cum crede. Iţi declar, însă, franc, că ai avut mare îndrăzneală, şi fapta dv. dovedeşte că experţii ori unde şi oricari ar fi ei, nu sunt destul de experţi faţă cu unii oameni. Şi privindu-mă semnificativ, încă odată, mi-a întins mâna şi ne-am despărţit.

Astfel, printr'un neadevăr patent (minciună boerească), am putut să salvez dintr'o situaţie penibilă şi păgubitoare S. M. R-ul, pe mine împreună cu secundul meu şi pe maistrul lemnar, — toţi nevinovaţi de stricarea rapiţii.

Dar, din această experienţă, din primul meu voiaj, am tras şi eu un învăţământ pe care l-am pus încontinuu în practică, pentru tot restul vieţii mele cât am mai navigat.

Nu plecam la drum şi nu intram în vr'un port, fără ca să dau mai întâi un ordin general pe jurnalul de bord, pe care îl semnau de vedere toţi ofiţerii de punte şi maşină — de cum trebue să se conducă serviciul şi supravegherea în navigaţie şi în port. Şi, tot d'atunci, am înfiinţat un carnet de ordine, cu unele file perforate ce se puteau detaşa. Pe acest caet dam ordine scrise cu creionul peste hârtie indigo (albastră) în fiecare seară ofiţerului care lua primul quart *) de noapte. Detaşam apoi ordinul şi-l agăţam într'un cui în camera de hărţi.

In felul acesta, în fiecare noapte, toţi ofiţerii de serviciu cari se perindau pe comandă aveau în faţă ordinul dat, iar mie îmi rămânea pe caet copia fidelă a ordinului, semnat, cu data pe el, de către ofiţerul care îl primise.

Mai mult încă, în fie care călătorie, în navigaţie, dam un ordin şi pe jurnalul de maşină ca în quarturile de serviciu ale şefului mecanic (4—8 dimineaţa şi 16—20 p. m.) să se încerce cu pompa santinele. Era singurul mijloc eficace şi sigur că sunt pus la adăpost de a nu mai avea în santine : rapiţă, mei, alte seminţe mici şi apă de vreme rea, când zilele întregi şi săptămâni chiar, nu se puteau sonda santinele, când oamenii se mişcau cu mare greutate şi băgare de seamă pe punte, ţinându-se de o frânghie întinsă d'alungul vasului prin mijloc, sau prin unul din borduri — cel mai adăpostit — ca să nu-i ia valurile. Ba de multe ori, pe furtună, valurile se îmbarcă pe vapor atât de multe şi atât de mari şi dese, în cât marinarii nu se mai pot duce la locuinţa lor din prova şi rămân împrejurul maşinei în locurile adăpostite de vânt şi valuri, dorm la căldări zile şi nopţi întregi chinuiţi pe grătarele de fier ale maşinei şi mănâncă galeţi *) şi alte proviziuni uscate, căci la bucătărie nu se poate prepara nimic din cauza balansului, care răstoarnă totul.

Prin acest sistem de ordine şi cu caetul înfiinţat, am eşit mai târziu, cu faţa curată, de multe ori şi din boclucuri mult mai grele şi mai grave, decât cel cu rapiţa avariată.

D. Bis.

---

*) Quart. Serviciul de 4 ore pe vapor, ziua şi noaptea în navigaţie.

*) Galeţi. O pâine rotundă, mică şi complect uscată, fără sare, în greutate de 80—100 grame una.

DRAMELE MĂRII (6)

DIN CREDINŢELE TAHITIENILOR

Ka. — Zeul soarelui, îngrijeşte holdele, creşterea apelor şi a fructelor.

Thi. — Zeu însărcinat cu respectarea hotarelor şi a moştenirilor.

Toa. — Zeul războiului.

Marama. — Zeiţa apelor, soţie lui Tané · fiica lui Taaroa şi a zeiţei Iua.

Maramo. — Zeiţa lunei, născută din unirea zeului suprem Oro cu Marama, ceiace aminteşte legenda egipteană a lui Osiriset din Nephtis.

Hita. — Zeul focului.

Hiro. — Zeul hoţilor.

Faoho. — Zeul bogăţiilor, al cărui nume a fost dat celui mai roditor district din Taïti.

Roho. — Zeu care prezidează unirea simţurilor.

Moro. — Zeul pescuitului.

Afară de aceşti mari zei, întocmai ca la Greci şi Indieni spaţiul pământul şi adâncurile erau populate de diferite genii bune sau rele.

Mai aveau şi zei protectori ai satelor şi familiilor, ale căror statui primitive păstrate prin case erau scoase numai la zilele marilor sărbători şi duse lângă templele unde se aduceau jertfe lui Oro, pentru ca să-şi aibă şi ei partea lor.

In India ca şi în Asia întreagă, numărul şeapte şi multiplii săi patrusprezece şi douăzeci şi unu erau cifre fatidice, de-aceia nu trebue să ne mirăm dacă găsim în Oceania nu numai treimea, dar şi acelaş număr de zei ca în mitologia extremului Orient .

Templele Polineziene erau în bătaia vântului şi se numeau Maroës. Se compuneau dintr'o incintă dreptunghiulară cu un altar de piatră aşezat în mijloc. Cea mai mare parte din aceste monumente au fost distruse.

Printre rarele temple încă în fiinţă, prea puţine mai sunt păstrate în bună stare. Altarele pe cari le adăpostesc se sfârşesc prin trei sau şeapte trepte — mereu cifra fatidică ; ca şi în India, în Grecia şi la Roma, templul era înconjurat de o pădure sfântă.

In zilele de sărbătoare idolul care reprezenta pe Oro, zeul creaţiunei, era aşezat pe altar şi asistenţii aduceau statuile zeilor inferiori pe care în timpul jertfei îi lăsau în templu.

Regii şi principii îşi construiau temple particulare.

Personalul oficiant se compunea din :

1) Marele preot.
2) Oficianţii inferiori.
3) Predicatori.
4) Cântăreţi.
5) Purtătorii şi păzitorii statuilor.
6) Iluminaţi şi posedaţi.
7) Tinerele fete însărcinate cu întreţinerea focului sacru, numite Paritenios. Toţi aparţineau castei preoţilor, — Aros.

Rolul cel mai important în ceremoniile cultului îl avea marele preot. El oferea marea jertfă şi consacra zeilor fructele, carnea peştilor şi a animalelor pe care apoi le împărţea celor de faţă, cari luau în comun hrana sfinţită.

Tot el investea suveranii pe o lespede enormă de piatră, aşezată în vederea acestei ceremonii lângă altar, — spunea rugăciunile, aranja sărbătorile şi ceremoniile şi avea dreptul de a judeca tot ce privea resortul lui.

In anumite epoci ale anului, poporul se aduna la chemarea sa pentru purificările solemne care ţineau trei zile. Serbarea se sfârşea cu o procesiune generală a preoţilor pe cărbuni aprinşi şi din mila cerului, nimeni nu era fript.

Atribuţiile celorlalţi Oreros se asemănau cu ale marelui preot, totuşi ei nu puteau unge regii şi nici de a porunci rugăciuni generale.

Preoţii cântăreţi şi predicatori trebuiau să aibă plămâni sănătoşi şi memorie bună, fiindcă erau enciclopedie vie a religiei şi tradiţiilor istorice.

Recitau înaintea altarelor din mijlocul mulţimei de credincioşi fără şovăire şi fără să falsifice textul.

Trebuiau să ştie :

1) Legendele zeilor.
2) Legendele creaţiunei.
3) Legendele astrelor.
4) Formulele sacre care îndepărtează duhurile rele şi zădărnicesc fermecele.
5) Toate imnurile în cinstea zeilor.
7) Arta de a interpreta visele şi de a citi în măruntaele victimelor.
7) Arta medicinei.
8) Tot ce este în legătură cu jertfele, rugăciunile şi ceremoniile.
9) Povestea raselor regale scoborâtoare din Oro şi Hiro.
10) Regulele artei războiului şi navigaţiei pe care le predau prinţilor tineri.

După preoţi veneau purtătorii idolilor, care nu făceau altceva decât păzeau statuele zeilor şi le aşezau pe altare. Fiind numai în apropierea zeilor, erau socotiţi sfinţi, iar hrana lor nu era atinsă de nimeni.

Veneau apoi aerepos-ii sau tinerii crescuţi pentru preoţie.

Făceau trebi neînsemnate, ajutând oficianţilor şi ca şi ei, erau sub ordinele marelui preot. Aveau o îndeletnicire de unde-şi trăgeau şi numele — Aerepos, iscoade de noapte.

Spionajul districtului lor în timpul nopţei şi al duşmanilor în vreme de războiu era singura lor grije, considerată foarte onorabilă şi uneori îndeplinită şi de fii de regi. Tradiţia povesteşte că regele Opoa, supranumit cel Mare, în tinereţea lui a fost aerepo.

Intocmai ca în antichitatea Greacă, Egipteană, Chaldeiană, Indusă, etc.... Oceania polineziană a avut iluminaţii şi posedaţii săi. Se pare totuşi că aceştia nu au fost organizaţi în caste ca cei de pe alte tărâmuri.

Când un zeu oarecare, vroia să-şi facă cunoscută voinţa, era firesc să aleagă un om, intra în corpul lui, omul înfăptuia o minune, vestea se răspândea, iar el devenea tot aşa sfânt ca statuia unui zeu.

Nu numai că putea pătrunde în toate templele, să se sue la altar, să facă toate ciudăţeniile posibile, dar intra în toate locuinţele, aşezându-se la toate mesele şi fiecare era onorat de prezenţa sa, bucurându-se de cele mai întinse privilegii.

Minunile ce mi-au fost povestite de bătrâni în privinţa acestor indivizi, se aseamănă cu tot ce se spunea despre vechii posedaţi şi se mai îndeplinesc încă în India şi în toate ţinuturile extremului Orient, acolo, unde decadenţa fizică şi morală a înrădăcinat superstiţia şi fanatismul.

Când îl părăseşte inspiraţia, pierde toate privilegiile, devenind un om ca toţi ceilalţi.

Iată cum sunt povestite isprăvile lor.

Se duceau la poalele unei stânci perpendiculare cu pereţii drepţi şi alunecoşi. După ce pronunţau formulele de invocaţii, luau în fiecare mână o baghetă de lemn ascuţită la capete, lungă de aproape doi metri şi de grosimea obişnuită a unei pene de gâscă, înfigeau vârfurile în stâncă şi începeau s'o urce fără ajutorul picioarelor. Singurul contact cu stânca erau cele două baghete. Se pretinde că ajungeau în vârful inaccesibil unde picior de om nu călcase până atunci....

Printre aceşti iluminaţi erau unii care aveau darul de a se afla în acelaş timp în locuri diferite.

Alţii comandau furtunilor, potoleau Marea, vindecau surzii, orbii şi înviau chiar morţii...

De mai multe ori pe an aveau loc ceremonii oficiale, la cari erau obligaţi toţi să ia parte, indiferent de condiţia lor socială.

Cu câteva zile înainte, ceremonia era anunţată de ştafete prin tot ţinutul. La ziua hotărâtă duceau *fataru-ul,* un fel de plasă în care se puneau ofrandele credincioşilor şi care se încovoia sub greutatea darurilor ; victimele, dacă erau animale, erau legate la piciorul altarului aşteptând clipa când vor fi jertfite... dacă un cadavru omenesc trebuia oferit ca olocanst, nenorocitul, aşteaptă din zori ceasul jertfei, într'un paner din frunze de cocotier.

Mulţimea înconjoară locul sfânt fără să pătrundă înăuntru ; bărbaţii în primul rând, fiindcă femeile nu trebue să atingă pietrele templului, cu idolul sub braţ sau aşezat în faţa lor.

Insfârşit familia regală apare, străbate mulţimea, care-i face loc cu respect, pătrunde în templu, unde şeful familiei ia loc la câţiva paşi în faţa altarului.

Marele preot se aşează între altar şi rege, iar în amândouă părţile se înşiră toţi oficianţii.

Păzitorul aduce idolul, îl aşează în faţa marelui preot, rugăciunile încep.Dacă are loc sacrificiul unui om, zeul este rugat să se mulţumească cu o singură victimă, răsplătind pe cei cari aduc jertfa pentru credinţa lor. Este rugat fierbinte să apere întreprinderea ce va începe, care este de obicei un răsboi sau o călătorie.

Când nu se sacrifică decât un animal, preoţii îl gâtuesc la picioarele altarului şi se trag preziceri din măruntaele lui.

Răsboiul sau călătoria nu trebuesc întreprinse sub pedeapsa de a fi învins sau scufundat atunci când victima are şira spinării încovoiată, pete pe ficat sau când după sacrificiu urechile mai stau drepte.

Marele preot prevestea viitorul, cercetând intestinele victimelor, sau sborul şi ciripitul păsărilor sacre.

Se pare că sacrificiul omenesc avea drept scop o ispăşire.

Când marele preot înştiinţa pe rege că e nevoia unei victime omeneşti, acesta trimitea o piatră neagră unui şef de ţinut ales la întâmplare, care hotăra victima printre ai săi. Nenorocitul era ucis când se aştepta mai puţin şi înainte de a-şi da seama că el fusese alesul. După aceia era transportat în templu într'un paner de frunze de cocotier.

Nu toate templele aveau dreptul să facă jertfe omeneşti. Cadavru putea fi cedat unui templu inferior consacrat lui Teui, dar imediat după aceia trebuia transportat în templul lui Oro, creatorul suprem.

Templele vechi dobândise o mare însemnătate.

Toate marile temple recunoşteau supremaţia templului regal al lui Opoa din Roïatea, *insula sfântă,* plătindu-i un tribut de victime omeneşti. Trebuiau să-i trimită anual un număr anumit de cadavre şi nu aveau dreptul să păstreze decât surplusul.

Mormanul de oseminte din Apoa era enorm.

Descoperim încă un obicei ciudat, ale cărui urme sunt găsite în India primitivă, unde jertfele omeneşti au fost deasemenea cunoscute.

Când murea un mare şef sau un luptător vestit, acesta nu era înmormântat ca ceilalţi muritori. Templul din apropiere îi cerea cadavrul, ceiace însemna pentru familie o cinste deosebită Corpul era ridicat în vârful unui copac înalt din pădurea sacră din jurul templului şi rămânea acolo până când se descompunea definitiv.

Procesul descompunerei se îndeplinea foarte încet mai ales în timpul secetos şi adeseori dumbrava unui templu cuprindea cincisprezece sau douăzeci de astfel de monument funebre.

După oficierea rugăciunilor, preotul psalmodia un cântec monoton şi grav, căruia îi răspundea cântăreţii şi o parte din mulţime ; imnul acesta era o naraţiune a isprăvilor lui Oro, zeu al creaţiunei.

Laudele zeilor inferiori erau lăsate în grija preoţilor subalterni.

Atunci unul din oreros se aşeza în faţa altarului şi povestea, până în zorii zilei adeseori, legenda zeilor şi a creaţiunei.

După ce preotul sfârşea recitarea, ceremonia se termina, păzitorii închideau idolul, cadavrele victimelor erau asvârlite în gropi şi fiecare se înapoia în satul său, împreună cu idolii aduşi la sacrificiu, aşteptând pentru a se duce la templu, o nouă înştiinţare a ştafetelor.

Sub ordinile marilor zei, se mai aflau o mulţime de duhuri ; astfel sub ordinele lui *Thio,* păzitorul moştenirilor, erau o mulţime de spirite, reprezentate prin pietrele de hotar aşezate dealungul drumurilor şi câmpului, iar credinţa varia dela sat la sat.

Ici li se oferea fructe şi coroane de flori construindu-se deasupra lor adăposturi contra arşiţei soarelui, unde drumeţii veneau să se odihnească.

Colo, în fiecare dimineaţă, erau unse cu ulei proaspăt de nuci de coco, făcându-li-se ca un pat din ierburi parfumate de munte.

Dincolo li se sacrificau porumbei, sau o specie de papagali verzi şi roşii care astăzi aproape au dispărut.

Mai departe li se ofereau un prânz cu miel, toro şi porc sălbatic şi prânzul acesta era mâncat în urmă de proprietarul câmpului considerând-o hrană sfântă.

Uneori This era aşezat pe malurile mării sau pe vre-o stâncă înconjurată de apă, ceiace împiedica pescuitul. In cazul acesta ofrandele se compuneau din scoici, peşti, mărgean şi scoici de sidef găsite în piatra care le servea de temelie.

Fiecare sat avea idoli de piatră de diferite înfăţişări, supraveghiaţi cu înverşunare ca vecinii să nu copieze forma lor simbolică, iar în alte insule din Polinezia sunt închipuiri de zei cari au forma inguam-ilor Indieni.

Din timpuri imemorabile, cutare sau cutare familie aveau spirite protectoare, cari vegheau ca cei de sub paza lor să nu rămâe fără moştenitori. Indepărtau pe protejaţii lor de acidentele neprevăzute, cursele, întâlnirile nenorocoase şi după ce îi ocrotise în timpul vieţei, după moarte îi însoţea până în insula Tupaï, făcându-se apărătorul lor pe lângă temutul Uretaetae.

Spiritele acestea erau venerate după starea materială a fiecăruia, totuşi preferinţele lor trebuiau respectate, fiindcă erau foarte capricioase şi fiecare avea o deosebită predilecţie pentru cutare pom, cutare floare sau cutare fruct.

Nenorocire nechibzuiţilor care îndrăsneau să-şi însuşească ce le era destinat, sau să treacă pe lângă anumite prăpăstii, bântuite de spirite, cu cununi de flori plăcute acestora. Erau aruncaţi imediat în prăpăstii, şi într'o bună zi, călătorul rătăcit nu găsea prin vre-o văgăună, decât oasele albite, iar sufletele lor rătăcitoare nu găseau nici un duh ocrotitor să-i conducă în Tupaï apărându-i dealungul drumului de spiritele rele, sau târâte în locuri blestemate unde noaptea scoteau urlete sinistre, aşteptau ca zeii ocrotitori să înduplece pe cei mâniaţi împotriva lor şi să le pue capăt chinului.

Popoarele vechi venerau unele animale pentru serviciile aduse, sau pentru rolul ce-l aveau în legendă. Şi Polinezienii le-au venerat, fără ca să le aşeze în rândul divinităţilor, cu toate că toţi aveau convingerea că unii zei au luat odinioară înfăţişarea lor.

La temelia acestei credinţe se întâlnesc unele idei vagi de metempsichoză, tradiţia unui trecut dispărut care ar uni Oceania de Asia.

O singură legendă din Samoa întăreşte această credinţă.

Un înţelept numit *Ruauu,* care trăise cu mii de ani mai de mult pe întinderile Occidentului, înainte de a se înălţa în locaşul lui Oro după o viaţă plină de fapte bune şi sacrificii, aducând jertfe şi lui Tané, zeul răului, pentru a-i fi prielnic, Oro înfuriindu-se peste măsură, îl pedepsi să reînceapă o nouă viaţă sub înfăţişarea unui Otuu, un fel de crab de mare care trăeşte pe stâncile de mărgean.

Se crede că Oovea, pasărea fantastică a mitologiei Polineziene a servit adeseori de adăpost zeului Manutheaa.

Un fel de pscăruşe — Huro — era pasărea favorită a lui Ro,

zeul soarelui. Şi rechinul a fost un animal venerat, se pare că odinioară i se ridicau şi temple...

O mulţime de animale legendare despre care Australienii nu-şi mai amintesc, primeau ofrande. Or, cum Polinezia nu mai are în pădurile sale decât câteva păsări şi porci sălbatici, se crede că legendele cari privesc fiinţele dispărute, au supravieţuit unui cataclism geologic care a schimbat configuraţia geografică şi forma acestei părţi a globului .

India, Egiptul şi Chaldea avură semnele lor sacre, cu care se însemnau animalele, hotarele câmpurilor, sclavii templelor şi orice lucru care aparţinea cultului sau erau proprietăţi religioase. Când Polinezienii consideră Tabu o fiinţă sau un lucru, acestea devin sfinte şi interzise profanilor.

O fiinţă este considerată Tabu când e hărăzită morţei pentru a servi de olocaust în sacrificii.

După cum am spus mai sus, el nu ştia ce-l aşteaptă, dar nici cunoscuţii şi nici rudele lui, n'ar fi îndrăsnit să-l apere, iar după ce era sacrificat, cadavrul său, devenit proprietatea templului, era tot Tabu. La fel se întâmpla şi cu animalele. Prohibiţia religioasă se întindea asupra drumurilor şi pădurilor şi cursurilor de apă, rezervate trebuinţelor templului.

Numai marele preot avea dreptul de a pronunţa sau ridica Tabu-ul.

Tot ce servea la hrana regelui era Tabu prin destinaţie.

Tot ce atingea statuile zeilor, era sfinţit pe loc şi devenea proprietatea templului.

Dacă idolul cădea pe pământ în timpul unei procesiuni, pe o distanţă anumită pământul devenea proprietatea zeului, adică a slujitorilor săi... şi ne vine să credem că jongleurii aceştia ştiau să profite de credinţa mulţimei, scăpând statuia la locul hotărât, rotunjindu-şi astfel patrimoniul, cu terenurile cele mai roditioare şi care le conveneau mai bine .

Când murea cineva, rămăşiţele pământeşti nu erau duse la locul de odihnă de preoţi sau de slujitorii templelor, ci de fiul celui decedat, care trebuia să spue la groapă rugăciunile de ispăşire, curăţitoare de păcate şi invocau zeii familiei să însoţească sufletele şi să le apere în faţa judecătorului suprem.

In India, părintele nu ajungea în locaşul ceresc decît în urma rugăciunilor fiului. Atît de trebuincioase erau aceste rugăciuni filiale, încât pentru a fi hărăzit cu ele, Brahmanii Indieni aprobară adopţia, ficţiune care continua familia celor fără-posteritate.

Corpul defunctului era dus noaptea pe ascuns într'un loc secret de fiul cel mare însoţit numai de câteva rude pentru a-l ajuta la transportare, care ajungând la locul hotărât pentru îngropare se retrăgeau.

Timp de trei zile fiul şedea în rugăciuni la groapă, hrănindu-se numai odată pe zi după răsăritul soarelui.

După acest timp sufletul condus de spirite ajunge în Tupan, iar fiul pleacă spre casă.

Obiceiul de a ascunde locul îngropăciune se datoreşte războaelor numeroase dintre popoarele Oceaniei şi pentru a evita profanarea mormintelor strămoşilor.

Şefii aveau o grije deosebită ca mormintele lor să nu fie descoperit. Corpul defunctului era ridicat în secret cu ajutorul câtorva credincioşi. Era ascuns în munţi, în vreo scobitură a stâncilor şi acoperit cât se poate de bine cu bucăţi de stâncă pe care se aşvârlea pământ şi frunze.

(Va urma) Tradus de KORAL.

Cum manevrează, cum se orientează şi cum navigă o navă

Numim *manevră* în termenii noştrii marinăreşti, orişice operaţiune pe care o face o barcă, o şalupă sau o navă pentru :

1) a părăsi contactul cu uscatul (ancoraj sau plecare de la cheu)

2) a lua contactul cu uscatul (ancorare sau acostare, venire la cheu).

3) a schimba de direcţie sau a întoarce complect de drum.

Condiţiunile esenţiale ce trebue să le îndeplinească o ambarcaţiune pentru a face aceste manevre, sunt următoarele :

a) să aibe posibilitatea de a merge înainte şi înapoi,

b) să aibe organe cari să-i dea direcţia.

Pentru a ne da mai bine seama de cum manevrează o navă, vom începe cu manevra bărcilor, manevră simplă, ce poate fi făcută de orişicine are posibilitatea de a face o plimbare cu o barcă.

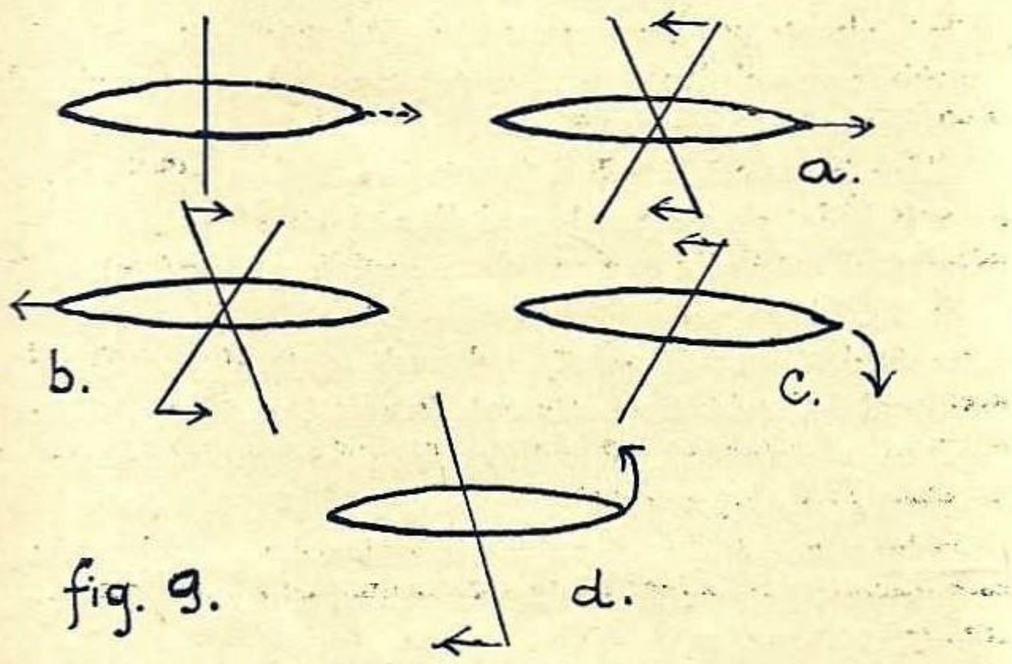


fig. 9.

a) *Manevra bărcei cu lopată.* fig. 9.

Pentru ca o barcă cu lopată să meargă înainte (cu prova în direcţia ce-o dorim) trebue ca marinarul să se aşeze cu faţa spre prova şi să facă mişcări ritmice, când într'o parte, când în cealaltă, băgând lopata spre prova şi scoţând-o spre pupă. (a).

Pentru a merge înapoi, adică cu pupa în direcţia aleasă se face mişcările inverse ca pentru marşul înainte (b).

Dacă vrea să întoarcă la dreapta, aceste mişcări le face numai în partea stângă (c); invers, dacă vrea să întoarcă la stânga (d).

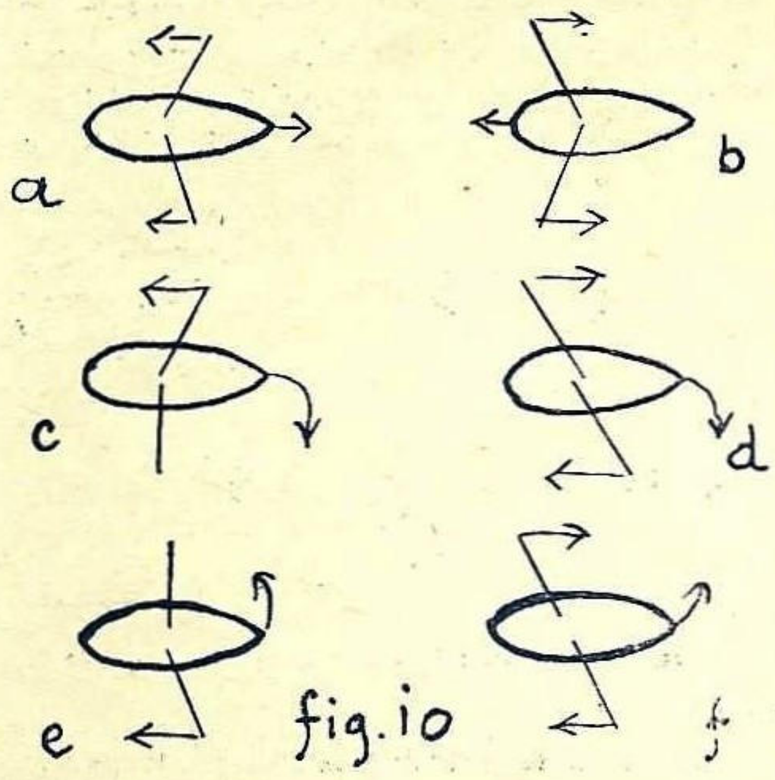


fig. 10

b) *Manevra bărcii cu rame.* fig. 10.

Pentru ca o barcă cu rame să meargă înainte, trebue ca marinarul care trage la rame să se aşeze cu faţa spre pupa şi să bage ramele în apă spre provă, pentru a le scoate apoi spre pupă (a).

Pentru a merge înapoi va face mişcare inversă (b).

Spre a întoarce la dreapta, va ţine rama din mâna stângă orizontal şi va trage numai cu rama din mâna dreaptă, atunci barca faţă

de direcţia aleasă, va întoarce la dreapta (c), dacă vrem ca întoarcerea să se facă pe loc şi mai repede, atunci cu rama din mâna stângă vom trage înapoi (d). Pentru a întoarce la stânga, operaţiunea pentru ambele cazuri va fi inversa celor de mai sus (e şi f).

c) *Manevra unei bărci cu rame şi cârmă.*

Cârmă, organ de direcţie, numim o piesă care în general la bărci are forma din figura 11. Ea este formată din: *un ax* (la barcă, balamalele în jurul căruia se mişcă), *safranul* cârmei, partea care intră în apă şi echea cârmei, piesa cu care manevrăm cârma.

Când mergem înainte şi cârma este la mijloc sau în ax, barca merge drept înainte în direcţia fixată. fig. 12.

Dacă vrem să întoarcem la dreapta, atunci împingem echia cârmei la stânga, safranul va veni la dreapta şi va opune o rezistenţă la înaintarea bărcei; această rezistenţă fiind numai într'o parte

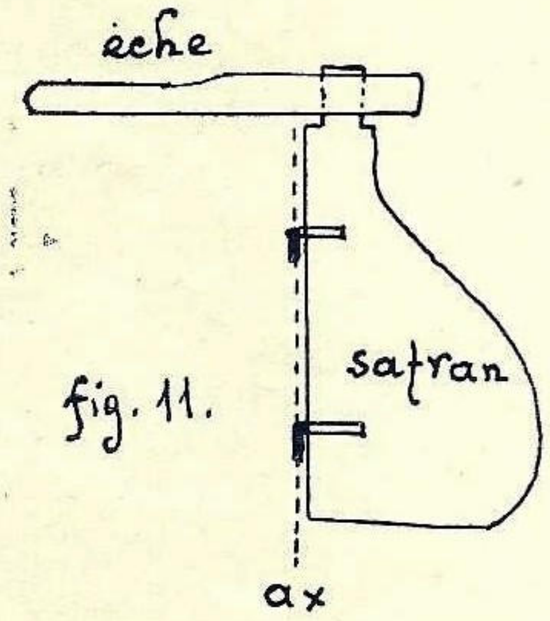


fig. 11.

(dreapta), barca se va roti şi va împinge pupa la stânga ducând prova la dreapta (a), operaţiunea se întâmplă invers, dacă vrem să întoarcem la stânga (b).

La mersul înapoi, ţinând seama tot de deplasarea provei de pe direcţia aleasă, manevrele vor fi acestea: fig. 13.

Dacă vrem să ducem prova la dreapta, atunci vom duce echea la dreapta saframul se va duce la stânga, barca mergând înpoi va opune rezistenţă mai mare în partea stângă, deci pupa se va duce spre stânga şi prova la dreapta (a) invers pentru a duce prova la stânga (b).

d) *Manevra şalupelor sau navelor cu o singură elice:*

Am văzut din capitolul precedent că motorul învârteşte elicea, aceasta înşurubându-se înainte va da navei o mişcare înainte; dacă vrem ca nava să meargă înapoi, atunci va trebui să schimbăm sensul de învârtire al elicei, deci al motorului. Această schimbare de marş la şalupe, se face la fel ca la automobil, adică motorul conti-

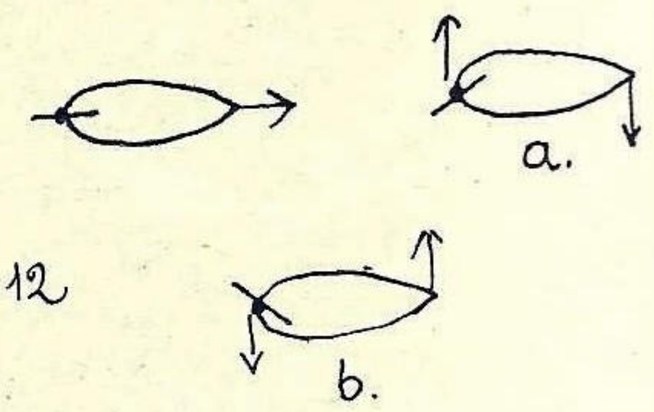


fig. 12

nuă să meargă înainte şi printr'un sistem de angrenaje se schimbă această mişcare înapoi.

Nu însă acelaş lucru se întâmplă la nave, unde aceste angrenaje ar fi prea grele. La nave, mersul elicei se schimbă prin schimbarea mersului motorului, de aceea una din condiţiunile ce trebue să le îndeplinească un motor marin este aceea de a fi reversibil.

Acelaş lucru ce se întâmpla la barcă când punem cârma într'un bord, se întâmplă şi la şalupă sau navă, efectul cârmei asupra navei este însă mult mai mare din cauza curentului de apă ce-l asvârle elicea asupra cârmei, de aceea vedem cârmele navelor mult mai mici în proporţie cu mărimea navei, decât sunt acele ale bărcilor. Fig. 7.

Acum cred că ne putem explica cum un comandant de navă, având la dispoziţie maşina şi cârma poate să vină şi să acosteze la un cheu sau să plece fără alt ajutor; mai în detaliu vom vedea acest lucru când vom desvolta acest capitol.

e) *Manevra navelor cu 2 elici:*

Şi această manevră este asemănătoare cu manevra bărcilor cu rame şi cârmă, maşinile jucând aci rolul de rame, adică spre a în-

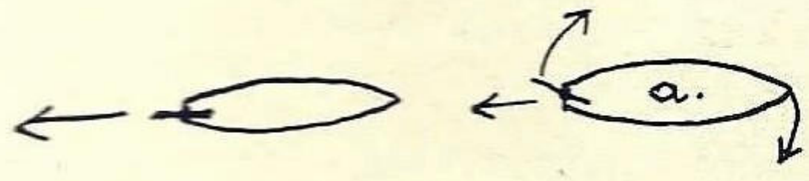


fig. 13

toarce la dreapta mergem cu maşina din stânga înainte, cea din dreapta oprită sau *stopată* şi invers. Pentru a face această manevră de întoarcere în loc şi mai repede, vom pune o maşină înainte şi una înapoi.

După ce am văzut cum se manevrează o navă, să vedem cum se orientează pe mare unde nu are nici un punct de reper.

Cum se orientează o navă:

Ştim cu toţii că pământul exercită la suprafaţa lui o forţă magnetică care are intensitatea mai mare la cei 2 poli şi are proprietatea de a face ca un ac magnetic să se îndrepte pe direcţia acestor poli, pe meridianul magnetic.

Această forţă magnetică, încă din timpurile cele mai vechi, a fost

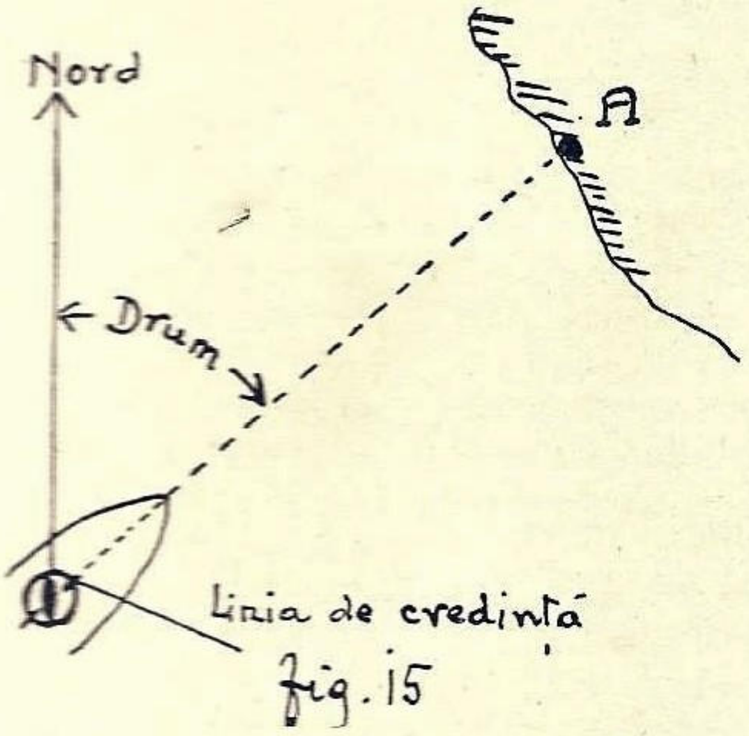


fig. 15

întrebuinţată de navigatori, în special pentru orientarea lor.

Aparatul compus dintr'un ac sau mai multe ace magnetice bine suspendate pe un pivot ascuţit care se mişcă în faţa unui cadran, a primit denumirea de *busolă.*

Cadranul busolei, numit din vechime *roza vânturilor,* pentrucă pe ea se vedea de unde bate vântul, este împărţit în 360° în sensul acelor unui ceasornic sau în 32 de carturi, fiecare cart având 11° şi 15': fig. 14.

La busolele marine nu se văd acele ci numai roza vânturilor, acele fiind dedesubt, iar pentruca mişcarea lor să fie mai uşoară, se introduce în interior apă cu alcool într'o proporţie care să dea un amestec ce nu îngheaţă.

Busola este aşezată în mijlocul navei, sau în axul navei, ax ce este însemnat pe pereţii busolei cu o linie ce ia denumire de *linia de credinţă.*

Până acum, am văzut cu ce se orientează o navă, acum să vedem şi cum se orientează.

Să presupunem că o navă merge în direcţia punctului A (fig. 15)

pe care-l vedem. Acest punct, faţă de meridianul magnetic are o deplasare oarecare, să zicem la dreapta, acul magnetic în virtutea forţei magnetice se va îndrepta spre Nord, linia de credinţă însă

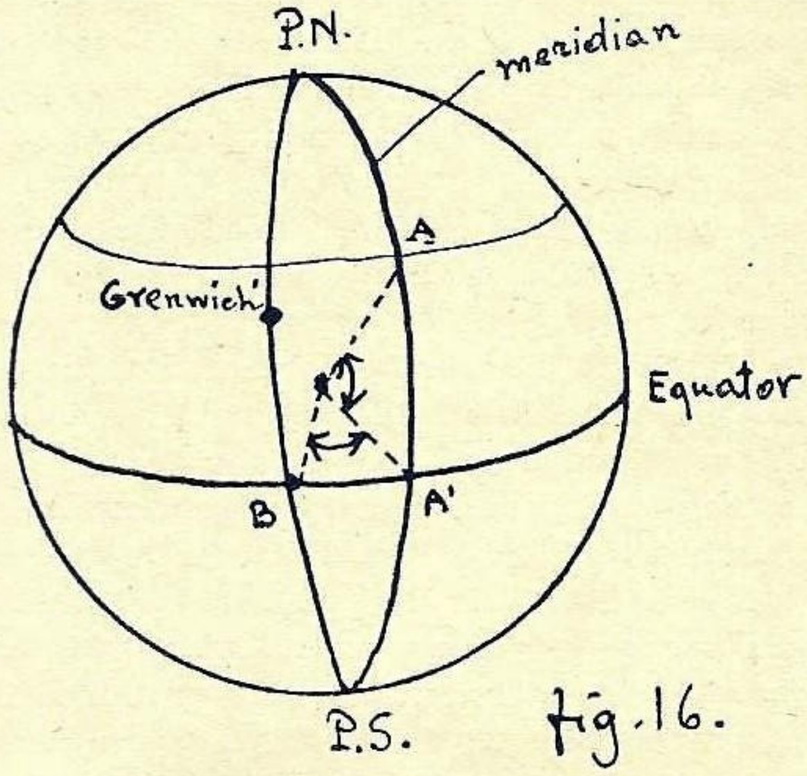


fig. 16.

rămâne îndreptată spre punctul A, iar în dreptul ei pe cadran vom citi unghiul pe care direcţia navei spre punctul A o face cu direcţia meridianului magnetic, unghiu ce numim noi „drum".

Dacă punctul A dispare în ceaţă, marinarul de la cârmă va căuta să ţină linia de credinţă în dreptul gradaţiei citite, astfel nava va rămâne orientată şi va ajunge la punctul A fără să-l mai vadă.

Cum navigă o navă:

Inainte de a trece la modul cum navigă o navă, să ne reamintim câteva noţiuni de geografie absolut necesare spre a înţelege navigaţia.

Latitudinea este unghiul (A' A) măsurat pe meridian, ce-l face punctul considerat cu equatorul, (fig. 16) măsurat în grade dela 0^0 la 90^0 şi este Nordică sau Sudică după cum este la Nord sau la Sud de equator. Cercul care uneşte punctele cu aceeaşi latitudine se numeşte paralel.

Longitudinea (A' B) este unghiul, măsurat pe equator, ce-l face punctul considerat cu meridianul ce trece prin localitatea Greenwich din Anglia; se măsoară în grade dela 0^0 la 180^0 dela meridianul Greenwich (se citeşte Grinuici) spre Est sau West; cercul care uneşte punctele cu aceiaşi longitudine şi trece prin cei 2 poli se numeşte meridian.

Latitudinea şi longitudinea iau denumirea de coordonate geografice.

Poziţia unui punct pe glob o putem fixa prin coordonatele geografice; astfel Bucureşti (centru geografic 87 Calea Moşilor)

latitudine: 44^0 25' 39" Nord
longitudine: 26^0 06' 26" Est

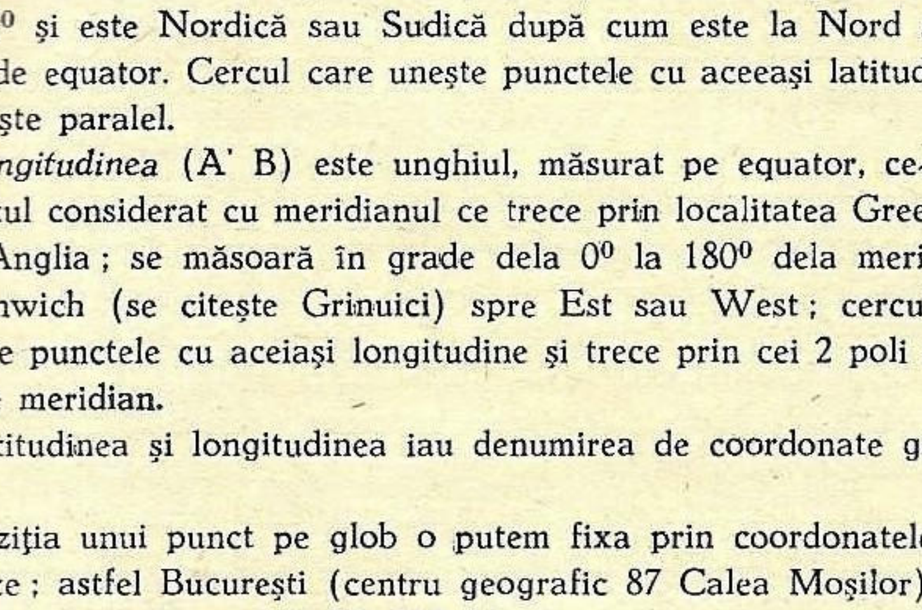
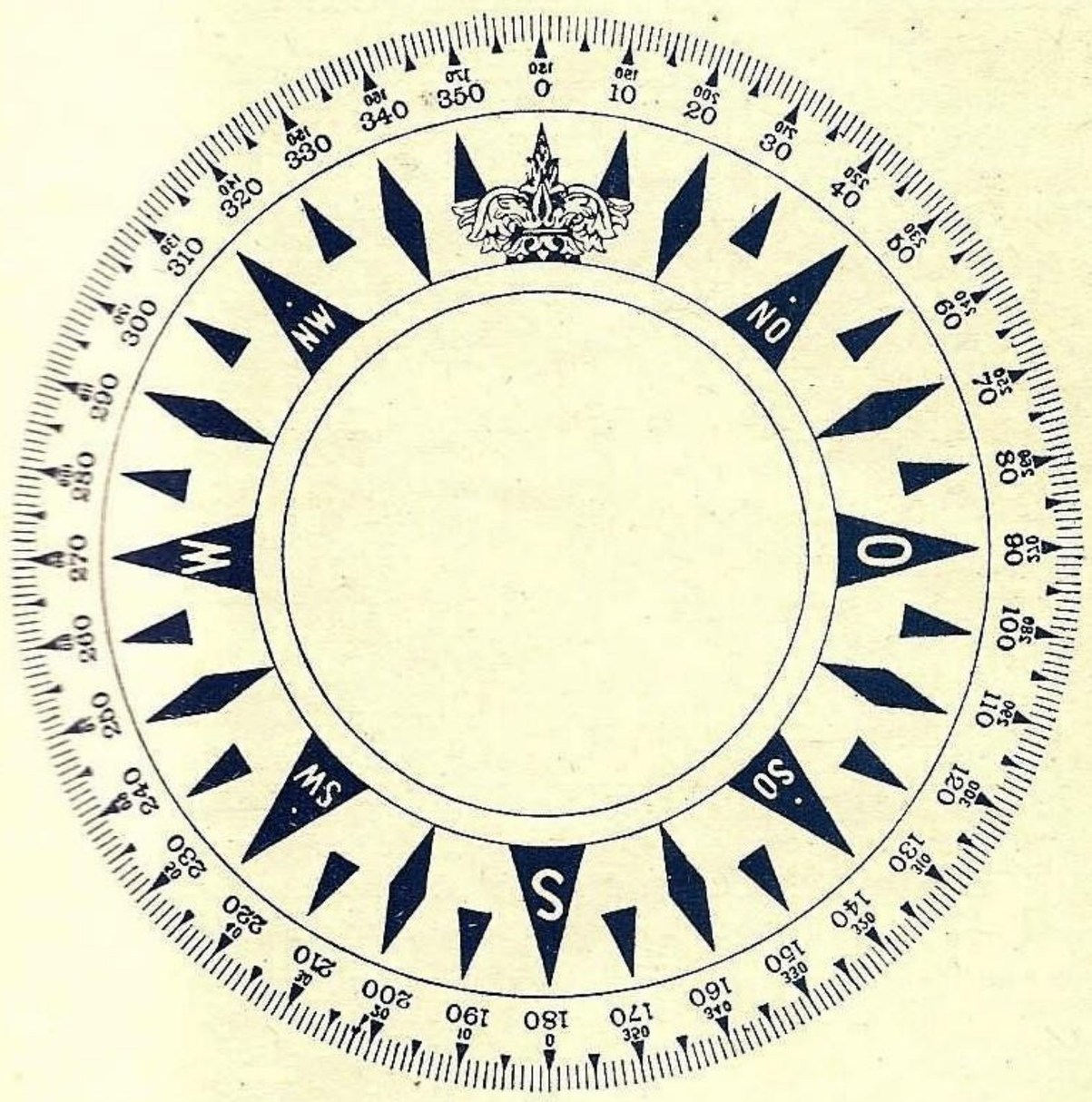


fig. 17.

Hărţile marine au trasate pe ele paralelele din grad în grad prin linii orizontale iar meridianele tot din grad în grad prin linii verticale, aceste linii sunt perpendiculare unele pe altele. Pe marginea de jos şi sus a hărţei sunt trecute gradele de longitudine iar pe margini. gradele de latitudine, aşa că dacă avem un punct definit prin coordonatele geografice, citind respectiv jos şi pe margine longitudinea şi latitudinea şi ridicând din punctul citit paralele la meridiane şi la paralele, întretăerea lor ne dă poziţia punctului pe hartă.

Pe o hartă marină (Fig. 17) unde meridianele şi paralele am văzut că sunt linii drept perpendiculare unele pe altele, să luăm 2 puncte A şi B, porturi. O navă trebue să plece din portul A şi să ajungă în portul B. Comandantul uneşte cu o linie dreaptă cele 2 porturi şi această linie, care reprezintă drumul pe care trebue să-l urmeze, face un unghiu cu meridianele de 60. El comandă la cârmă „Drum 66": *timonierul,* aşa se numeşte marinarul de la cârmă, întoarce nava până când linia de credinţă, ajunge în dreptul gradaţiei 60 de pe roza vânturilor şi menţine nava tot timpul în acest drum. Avem acum direcţia dar ne mai trebue să ştim şi viteza cu care mergem spre a şti când vom ajunge în portul B. Viteza în mod simplu se măsoară în special când marea e liniştită, după numărul de rotaţii pe care le face maşina deci elicea, căci la un număr de rotaţii corespunde un număr de noduri viteză. *Nodul,* măsură marină de măsurat viteza, este sinonim cu o *milă marină,* iar mila marină este egală cu 1852 m., adică lungimea unui minut de grad de cerc mare, la o latitudine de 45^0.

Fig. 18.



Când se vorbeşte de o distanţă, să zicem dela Constanţa la Sulina, sunt 80 mile, iar când se vorbeşte de viteză, se spune noduri, spre ex. pasagerul „România" are o viteză de 18 noduri.

Măsurătoarea se poate face şi cu un aparat numit „loch" Acest aparat, mecanic sau electric, este compus dintr'o elice şi diverse angrenaje cari arată pe un cadran în funcţie de învârtirea elicei, milele parcurse şi care împărţite la timpul ce l'a pus nava spre a ajunge acolo, dă viteza navei.

Având drumul şi distanţa parcursă în orişice moment, vom şti unde suntem şi cât mai avem de mers.

Acum când am văzut foarte pe scurt cum se manevrează o navă, cum se orientează şi cum navigă, ne-am format un bagaj de cunoştinţe marinăreşti ce ne va permite să studiem mai cu uşurinţă celelalte chestiuni ce vor urma în această pagină.

V. V.

CRONICA

Adevărul asupra morţii lordului Kitchener

Multe şi variate au fost versiunile relativ la moartea lordului *Kitchener*. Să reamintim împrejurările.

Prin Iunie 1916 guvernul englez, a luat hotărârea de a da posibilitate armatelor ruse — slăbite atunci — să întreprindă o ofensivă în stil mare contra Germaniei. Pe acea vreme America oscila în hotărârea de a trece de partea aliaţilor, şi Anglia voia să arate că forţele ruseşti continuă a cântări greu în balanţa forţelor aliate. Guvernul englez a însărcinat pe Lord Kitchener să se ducă în Rusia şi să discute chestiunile de ordin militar şi financiar în urma cărora forţele ruse ar fi putut fi puse în stare să fie utile cauzei aliaţilor.

In acest scop, în cel mai mare secret Lord Kitchener şi statul său major s'a ambarcat la Scapa Flow pe crucişetorul englez *Hampshire* cu destinaţia Rusia, prin mările polare, în seara de 5 Iunie 1916.

La West de insulele *Orkney* însă, crucişetorul sare în aer, pierind în valuri atât lordul cât şi echipajul întreg afară de 2-3 marinari.

Faptul că îmbarcarea, ca şi întreagă această misiune a fost legată de cel mai strict secret, că drumul de eşire ce trebuia să-l urmeze crucişetorul a fost cercetat dacă e liber de mine şi submarine şi că, — cu toate aceste, — crucişetorul a sărit în aer din cauza unei mine sau torpilat de un submarin german, a ocazionat tot felul de versiuni. Astfel s'a spus că la bordul crucişetorului ar fi fost câţiva spioni germani care — şi chiar au fost arestări ; la New-York a fost arestat un oarecare *Duquesue* — au informat submarinele germane ; s'a mers cu svonurile chiar atât de departe, încât s'a spus că nu ar fi străină de moartea lordului Kitchener însuşi *Intelligence Service*-ul Englez.

Iată însă, că un fost soldat german, atunci la Serviciul de recepţie şi descifrare a staţiunei T. F. S. din *Neumünster,* prin declaraţiile făcute în *Berliner Illustrirte Zeitung,* aduce lumină în această chestiune. După acest soldat adevărul ar fi următorul :

Câteva zile înainte de bătălia navală dela *Skaggerak* atât staţiunile de T. F. S. engleze că şi germane lucrau mult şi fiecare căuta să intercepteze şi să descifreze radiogramele cifrate ale inamicului, bănuind fiecare că ceva afară de comun are să aibă loc.

Intr'una din nopţi stăruinţa cu care timp de o oră, un distrugător englez, repeta necontenit acelaş conţinut al unei radigrame cifrate către amiralitate, atrase atenţiunea acestui soldat. Acesta reuşi — cu toate că englezii schimbau cheia cifrului aproape în fiecare zi— să descifreze radiograma. Prin aceasta, comandantul distrugătorului, comunica Amiralităţii că conform consemnului dat, a explorat un drum la West de insulele *Orkney* dela Sud la Nord şi că l'a găsit liber de mine.

Cum spun, faptul că comandantul distrugătorului a găsit necesar să repete de câteva ori acelaş conţinut în scopul ca mesajul să ajungă neapărat la destinaţie a format convingerea, — întâi al acestui soldat, apoi a superiorilor săi — că Englezii pregătesc ceva în regiunea insulelor *Orkney*. Desigur vreun important transport de muniţiuni trebuia să treacă prin Westul insulelor *Orkney*.

Imediat comandantul submarinului portmine — *U 75* — *Beitzen,* primeşte ordin a pleca imediat. Submarinul seamănă 34 mine în locul indicat în zorii zilei de 29 Mai 1916, şi reintră apoi la *Helgoland* la 3 *Iunie*.

Intre timp, are loc bătălia dela *Skaggerak* şi în mulţimea radiogramelor emise de staţiunile ambelor tabere, ocazionate de această bătălie, soldatul în chestiune mai prinde şi mesajul unui mic crucişetor englez de coastă către o staţiune de pe coastă, că a ciocnit o mină la West de *Orkney* şi că e pe punctul de a se îneca. Aceasta a fost la 2 Iunie 1916.

Soldatul, şi-a făcut convingerea că drumul prin această regiune anunţat liber de către acel distrugător cu atâta stăruinţă, nu era pentru trecerea acelui mic crucişetor şi că acesta a voit să mai controleze încă odată trecerea în vederea vreunei acţiuni importante. Şi această credinţă l'a făcut pe acel soldat să facă atenţiune la orice mesaj privind acea regiune. Inecarea lui *Hamphire* la 6 Iunie, cu 650 oameni şi cu lord *Kitchener* a dat dreptate presupunerilor soldatului.

Acest crucişetor a plecat în seara de 5 Iunie escortat de 2 distrugătoare, cu toate că ştia drumul liber prin Westul insulelor *Orkney*. O furtună groaznică care ţinea de câteva zile, a făcut pe comandantul lui *Hampshire* să ordone reîntoarcerea distrugătoarelor care nu mai puteau ţine marea demontată. Hotărârea lui mai era luată şi de faptul că i se dăduse drumul liber de mine şi că marea extrem de rea interzicea orce acţiune din partea vreunui submarin german ce eventual ar fi venit în acele regiuni ulterior.

Spre 19 h 30 crucişetorul atinge o mină, iar la 19 h 45 alta.

Marinarul *Robertson* — unul din cei câţiva scăpaţi de naufragiu acesta — povesteşte, că crucişetorul s'a dus iute la fund în calmul desăvârşit al lordului Kitchener şi sub ochii câtorva oameni ai unui mic post de pe coastă, care au anunţat naufragiul. Abia după ce emoţia şi zarva provocată de bătălia dela *Skaggerak* a trecut, şi-au dat seama englezii de neglijenţa ce au dat mesajului prin care un mic crucişetor de coastă anunţa că a ciocnit o mină în regiunea *Orkney* pe care Amiralitatea o credea liberă.

Povestirea acelui soldat radiotelegrafist, mai e complectată de către *Berliner Ilustriter Zeitung* prin mărturiile făcute de către un scafandrier din *Norfolk,* (Virginia) aflat în spital la Berlin rănit în urma unor lucrări submarine asupra epavei lui *Hampshire*..

Acest om angajat prin o cablogramă de către un armator din *Kiel,* a venit în Europa via *Southampton* şi s'a ambarcat pe o navă, foarte bine utilată cu aparate de cercetări submarine împreună cu alţi 2 vestiţi scafandrieri : un alt american din New-York, numit *Courtney* şi *Costello* din *Sydey*. Toţi trei, au fost angajaţi pentru cercetarea unei epave, fără să li să spună unde şi care e epava. Au plecat spre N.W. navigând sub pavilion englez pe o mare din ce în ce mai furtunoasă.

După o escală la *Stromnes* din cauza mărei rele, au reluat drumul, ajungând în dreptul insulelor Orkney. Când furtuna a căzut şi timpul a fost favorabil plonjărilor, comandantul a adunat pe cei 3 scafandieri şi le-a spus că e vorba de epava lui *Hampshire* în care se găsesc 10 milioane lire în bare de aur pe care lordul *Kitchener* le transporta în Rusia şi că tot el a mai făcut încercări şi cu un an înainte pe funduri de 60—70 m., reperând epava prin o geamandură. După câteva clipe de gândire şi sfătuire, cei trei scafandrieri au acceptat lucrul.

S'a coborât întâi *Costello* care a găsit epava, replonjând mai târziu cu povestitorul — scafandrierul din Virginia.

Când au voit a doua zi să se cufunde din nou, timpul a început din nou să se strice, îngreuiând mult operaţiunile. S'au decis atunci să facă o spărtură în coca epavei prin dinamită — bineînţeles nu după puţine discuţii, pentrucă se putea foarte bine ca explozia să provoace explozia eventualei muniţiuni ce ar fi rămas în crucişetor şi care ar fi împrăştiat tot ce-ar mai fi rămas din corpul epavei şi din cele închise în ea. Explozia s'a făcut şi din fericire nu a determinat altele. Prin spărtura produsă aceşti specialişti scafandrieri au cercetat nava, riscând tot felul de pericole şi luând parte la tot felul de tablouri care de care mai oribile şi curioase ce li se înfăţişa ochilor.

Courtney găsi în careul comandantului 11 casete de fier mari şi grele. Prima încercare de deschidere — chiar acolo sub apă — fu făcută asupra celei mai mici şi mai uşoare.

In adevăr, în acea casetă s'au găsit bare de aur, în valoare de 10.000 lire, o serie de documente încă destul de lizibile, relativ la misiunea lordului *Kitchener* în Rusia, şi o carte de semnale.

După împărţirea sumei găsite, nava a reintrat în portul *Stromness*.

Lucrările au fost oprite apoi în urma unui accident în care toţi cei trei scafandrieri erau să-şi găsească moartea, şi în urma opoziţiei ce a *făcut-o guvernul englez.*

(După Revue Maritime). M. T.

Tonajul mondial în construcţie la 1 Aprilie 1934

Lloyd's Register of Schipping, publică o interesantă statistică a construcţiei mondiale de nave.

Astfel, tonajul brut mondial în construcţie la 1 Aprilie a. c., este de 1.079.171 tone faţă de 757.297 tone în construcţie la 1 Ian. 1934.

Din acest tonaj, 481.440 tone este în lucru în Anglia la 1 Aprilie faţă de 331.541 tone la 1 Ian. 1934.

Cifra de 481.440 tone, cuprinde şi tonajul de 72.000 ce corespunde navelor a căror construcţie e întreruptă , după ce s'a scăzut 73.000 tone a lui *Cunarder.*

In celelalte ţări, tonajul în construcţie se ridică la 597.731 tone, cifra cea mai mare înregistrată dela Sept. 1932. Cifra nu cuprinde decât 1235 tone de nave cu aburi şi 6853 tone de nave cu motor, a căror construcţie e suspendată.

Ordinea pe ţări este : Japonia cu 122.590 tone, Franţa cu 103.188. Germania cu 82.650 tone, Olanda cu 51.315, Danemarca cu 51.140. Statele Unite cu 27.334, Italia 47.670.

Se constată tonajul pus pe cală în acest trimestru, în toate ţările, care se urcă la 461060 tone din care 203.012 în Anglia şi 13.470 în Franţa, faţă de 144.661 tone din cursul trimestrului trecut.

Lansările făcute în acest trimestru, au fost 86 102 tone faţă de 175.000 tone din trimestru trecut.

Construcţia petrolierelor, a făcut un salt mare : dela 117.608 tone a trecut la 248.578 tone din care 82.526 în Anglia, 16070 în Danemarca, 24.900 în Germania, 23.570 în Olanda, 17.900 în Italia, 19.200 în Japonia, 18.212 în Spania, 32.100 în Suedia, 14.100 în Statele Unite. *(după J. d. ı. m. m.).*

Activitatea maritimă a tineretului în Polonia

Din clipa în care Polonia a câştigat eşirea la mare, poporul polon a început să lucreze cu energie în scopul de a beneficia de tot ce oferă marea unui popor liber şi *conştient* de viitorul său.

Din ziua când o parte din ţărmul Mării Baltice s'a neîntors la Patria Mamă, s'au scurs deabia 14 ani. In timpul acesta, relativ scurt, înţelegerea chestiunei maritime a cuprins mintea şi inima tuturor polonezilor.

La construcţia gigantică a Gdyniei, condusă într'un tempo extraordinar şi care formează azi unul dintre cele mai de seamă porturi dela Marea Baltică, şi-a dat străduinţa poporul întreg. Fără exagerare, putem mărturisi că lumea toată admiră măreţia muncii poloneze.

Principalul pionier al răspândirii ideii mări în Polonia, a fost până acum *Liga Maritimă şi Colonială,* una dintre cele mai puternice instituţiuni sociale. Mulţumită activităţii Ligii, întotdeauna pozitivă şi plină de energie, ideia mării proprii a păşit fără încetare înainte, pătrunzând în sângele mulţimii.

Natural, în activitatea Ligii a fost nelipsită participarea tineretului universitar.

In acest scop a fost înfiinţată Uniunea Maritimă Universitară (A. Z. M.), care alcătueşte un nou tip de organizaţie socială până acum necunoscut în Polonia şi anume : *sportiv-ideologică.*

Astăzi, deabia după un an de existenţă a acestei noi organizaţiuni, după organizarea pregătirii de navigaţie, în tabere internaţionale de navigaţie ale A. Z. M.-ului şi cu ajutorul unei acţiuni bine plănuite de propagandă a ideii mării, organizaţia posedă în cadrele sale un mare număr de studenţi, aceiaşi cari nu de mult, din cauza temperamentului lor viu, luau parte cu aprindere în luptele politice demagogice.

Lărgirea ideii mării în masa naţiunei ,este indriduită de A. Z. M. graţie căii popularizării sportului navigării atât maritime cât şi fluviale. Pe timpul verii, navigarea cu yachturile sau chiar numai cu kaiakurile iar pe timpul iernii yachting pe ghiaţă iată metodele de lucru ale A. Z. M.-ului cari corespund temperamentului tineretului şi mult mai folositoare decât apelurile pline de vorbe goale şi irealizabile.

După pregătirea unui număr necesar de cadre de instructor-yachtsmeni dintre studenţi (această etapă se găseşte actualmente în faza finală) A. Z. M. va păşi la realizarea următoarelor etape : va căuta să atragă cu ajutorul acestora în orbita activităţii organizaţiunei tineretul şcoalelor secundare, mai departe tineretul şcoalelor profesionale, în fine tineretul satelor. In acest fel, întregul tineret şi generaţiunile cele mai tinere ale Poloniei se vor găsi înrolate în rândurile active ale propagatorilor expansiunii maritime poloneze.

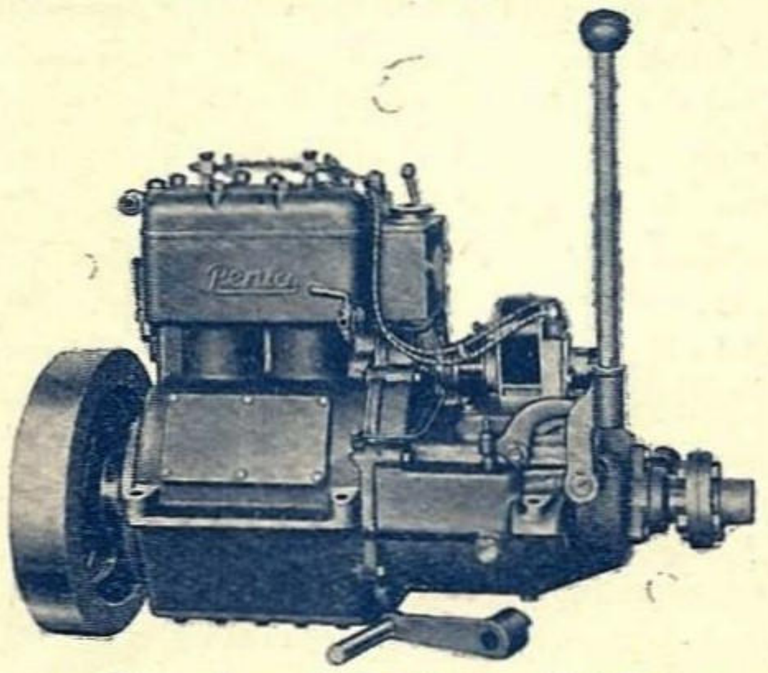
Pentru a demonstra că acest fel de organizaţie sportivo-ideologică în viaţa tineretului universitar polonez este absolut necesară, este suficient să amintim puternicul curent de interesare pe care publicul polonez îl arată acestei organizaţiuni, foarte adesea exprimată prin sprijinul material acordat.

Mulţumită atât acestui sprijin extern, cât şi în prima linie iniţiativei şi energiei tinerilor promotori ai mişcării universitare, A. Z. M. a arătat o realizare foarte însemnată, deabia după un an de activitate.

La vara anului 1933, organizaţia avea la dispoziţie în taberele proprii de navigare, nouă unităţi de navigaţie.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine.



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.

Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2

pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 310/50

PENTA MOTOR

Tabăra mai sus expusă va fi mărită în cursul acestui an cu încă alte câteva unităţi de navigaţie, iar pentru viitor este prevăzută cumpărarea unui mare shooner şcoală pentru instruirea cadrelor.

In Iulie şi August 1933, A. Z. M. a organizat tabere maritime lunare la Jastarnia, cu participarea studenţilor străini. La numărul total de 299 de participanţi (dintre cari 48 de femei) străinătatea a fost reprezentată în felul următor: Bulgaria — 1, Cehoslovacia — 99, Estonia —1, Germania —2, Ungaria —11, în total 114 persoane.

Yachturile A. Z. M.-ului pe timpul taberelor, a făcut 91 de excursii, luând pe bord 1043 de persoane şi petrecând în afară radei portului de reşedinţă 2059 de ore. In sumă totală, participanţii acestor tabere au petrecut pe mare impunătoarea cifră de 300.525 de ore.

Taberele A. Z. M.-ului, cu toate greutăţile economice întâmpinate, precum şi lipsa unei tabere corespunzătoare şi-au îndeplinit misiunea lor: 1. au instruit în mod practic un mare număr de tineri universitari cu problema mării, 2. a creiat un mare număr de entuziaşti ai sportului nautic 3, au deşteptat în sufletul studenţilor un mare interes pentru chestiunile maritime.

Deasemenea, în sezonul de iarnă, A. Z. M.-ul conduce un şir de lucrări trebuincioase, ca de ex: conferinţe asupra problemelor maritime actuale, cursuri teoretice de navigaţie, curs de înot în bazinele de iarnă, lucrări economice, curs de limba engleză, etc. Participanţii lucrărilor de iarnă ale A. Z. M.-ului, beneficiază de biblioteca bogată a Ligii Maritime şi Coloniale.

Că idea mării poloneze — răspândită în rândurile studenţimei de A. Z. M. dă roadele dorite, mărturiseşte însuşi faptul că participanţii cehoslovaci din anul trecut ai taberelor A. Z. M. dela Baltica, s'au întrunit în anul trecut la Praga, cu care ocazie s'a observat prezenţa absolută a tuturor participanţilor. La acest congres s'a luat hotărârea de a funda o Secţie cehoslovacă a A. Z. M.-ului, care va dispune de un şantier şi o tabără proprie în Jastarnia alături de tabără şi şantierul polonez. Această decizie va fi realizată încă în cursul acestui an.

Aşa dar, idea mării poloneze pe care şi-a pus-o A. Z. M.-ul radiază departe peste frontirele Poloniei, cuprinzând cu influenţele sale tineretul academic ale acelor popoare înfrăţite cu Polonia, cari nu posedă o mare proprie şi cari din natura faptelor se îndreaptă spre marea poloneză.

Material adunat de ZBIGNIEW JASINSKI

Nota Redacţiei. Secţia de propagandă a tineretului „Comandor Eugen Botez" din Liga Navală Română, de curând organizată, are aceleaşi năzuinţi deşi nu aceleaşi posibilităţi, pentru un moment.

Criza industriei maritime şi migraţiunile

Biroul internaţional al muncii, a stabilit o statistică interesantă a migraţiunilor, din care a tras concluzia că nu numai criza mondială a micşorat migraţiunile, dar le-a şi schimbat direcţia. De exemplu, numărul emigranţilor care se reîntorc în patria lor e mai mare ca a celor ce îşi părăsesc patria.

In Statele Unite, emigraţiunea netă (excedentul de intrări asupra eşirilor) cifrată la 108000 oameni în 1917, 132 000 în 1929, a devenit 24.000 în 1931 şi 47.000 în 1932.

In Mexic, imigraţiunea netă de 27.000 oameni în 1928, s'a transformat în emigraţiune de 23.00 în 1932 (numai străini).

In Argentina, numărul pasagerilor debarcaţi au fost de 162.000 în 1927, 129.000 în 1928, 140.000 în 1929, 37.000 în 1932. Emigraţiunea din astă vară a trecut dela 54.000 în 1928, 67.000 în 1930 la 49.000 în 1932. (după J. d. l. M. m.).

O conferinţă maritimă internaţională?

Criza transporturilor şi a industriei maritime care bântue toate statele, prilejuesc îngrijorări crescânde şi dorinţi de conlucrare între state.

Astfel, guvernele Danez, Olandez, Norvegian şi Suedez au făcut cunoscut prin intermediul miniştrilor săi respectivi la Londra, guvernului englez, necesitatea şi dorinţa organizării unei conferinţe internaţionale maritime pentru găsirea remediilor crizei ce ameninţă industria maritimă.

Obiectul conferinţei ar fi studiul absolvirei sau reducerei subvenţiilor şi restabilirea echilibrului in materie de industrie maritimă.

(după J. d. l. M. m.)

Serviciul de navigaţie aeriannă de pe transatlantice

Rezultatele bune date de către serviciul aerian asigurat de hidroavioane cu catapultă instatlate pe pachebotul german *Europa* a condus la înzestrarea şi a lui Bremen cu asemenea hidro., *Junkers Ju-46.* Cu aceste hidroavioane, transportul poştei de pe *Europa* câştiga spre *New-York* 38 ore şi spre *Germania* 48 ore.

Aparatele sunt trimise de pe *Europa* când sunt la o depărtare de 2000—2400 Km. de Europa şi 1200—1400 Km. de America, corespunzând la o durată de sbor respectiv 16 şi 10 ore.

Vă închipuiţi ce binefaceri aduce această economie de timp şi rapiditate pentru oamenii de afaceri, în special cei americani.

(După Revue Maritime)

Un nou zeppelin

In vederea asigurărei transporturilor aeriene transoceanice, germania pusese în construcţie un al 2-lea Zepelin.

Acesta, va fi terminat în curând şi va fi mult mai perfecţionat decât primul.

Gazul întrebuinţat va fi *Helium,* iar combustibilul, motorină. Aceasta pentru a micşora pericolul incendiilor.

Raportul dintre lungime şi diametru e de 1 la 6. Profilul transversal este al unui poligon regulat cu 36 laturi, va putea transporta o încărcătură şi un număr de pasageri mai mare. Viteza va fi mai mare.

In provă este nacela de comandă.

Sala pasagerilor este dedesupt, aproape încorporată în coca aeronavei.

In centru şi de fiecare parte, sunt cele 4 nacele de propulsiune.

Osatura este făcută din inele principale distanţate între ele cu 16.5 sau 15 m., între care se intercalează inele auxiliare.

Longeroanele ce leagă inelele principale între ele, sunt din *duraluminium, aliaj Z.*

Intăriturile, din sârme de oţel rezistente. Interiorul aeronavei e împărţit în 16 mari secţiuni, în care sunt celulele de gaz, independente una de alta şi prevăzute cu supape de singuranţă contra suprapresiunei interioare.

Gazul principal e *heliu.* In celule însă sunt şi celule auxliare pentru *hidrogen* inconjurate complet de helium.

Motoarele de propulsiune, în număr de 4, sunt tip *Diesel,* de 1000—1200 HP. care prin un angrenaj, acţionează câte o helice aşezată înapoia fiecărei nacele.

Nacela de comandă are o cabină de pilotaj, una de navigaţie şi una de radiogoniometrie. Dedesuptul ei, este cabina T. F. S.

Din cabina de pilotaj se pot supraveghea şi manevra toate aparatele lestului, supapele de gaz şi aparatele electrice de conducere.

Centrala electrică este într'un compartiment în centru, complect izolat.

Incălzirea cabinelor pasagerilor şi echipajului se face prin apa de răcire a motoarelor. Are instalaţiuni pentru transportul poştei, bagajelor, aprovizionărăilor, pieselor de schimb.

Pe *Graf-Zeppelin* se putea transporta 24 pasageri pentru o suprafaţă de 100 m².

Pe acest nou Zeppelin — denumit până acum *I.Z-129* — vor fi 50 paturi dispunând de 400 m² din care jumătate e rezervată sălilor comune.

Aeronava va constitui desigur ca și vechiul *Graf Zeppelin* — o mândrie a technicei germane. *(După Revue Maritime M. T.)*

Salvatorul unui vapor

Citim în Revue de la Ligue Maritime Belge, un fapt trecut la rubrica „Intâmplările lunei".

La Liverpool a intrat într'o zi în port steamer-ul *Amiral* având o mică spărtură provocată de atingerea unor stânci.

Până acuma faptul nu constitue nimic original, ba din contra, un caracter din cele mai banale.

Partea originală a faptului constă, că nava a putut să intre în port pentrucă un pește, intrat nu se știe prin ce împrejurări sau din ce curiozitate, nu a mai putut nici înainta și nici eși din această spărtură, împiedecând intrarea apei.

Revista — cu foarte bună dreptate — spune că povestea cu sardeaua care a astupat intrarea portului Marsiliei într'o bună zi, și-a găsit în sfârșit perechea. Bine că în vremurile aceste în care toate revistele maritime nu respiră decât pesimism din cauza crizei, mai sunt unii care se mai gândesc să descreţească frunţile și cu spirite așa de bune.

Ce sunt delfinii?

Foarte mulţi din cei care au călătorit pe mare au văzut nişte vieţuitoare, cu înfăţişare de peşte, ţinându-se de vapor, luându-se la întrecere cu el, eşind prin salturi la suprafaţa apei; puţini însă au văzut această vieţuitoare prinsă şi scoasă la uscat şi puţini sunt cei care ştiu că nu este un peşte ci un *mamifer cetaceu denticet din familia delfinideelor.*

Se cunosc vre-o 13 specii de delfini. In general au o lungime de 2 metri, netrecând de 3 m.

Corpul lor începe prin un bot ascuţit care se continuă deadreptul cu corpul din ce în ce mai gros şi mai lăţit până la jumătatea lui, de unde începe a se subţia, terminându-se prin o aripioară despicată în două; pe spate, pe lături şi înapoia capului au câte o aripioară ascuţită cu care înoată prin apă.

Trăesc mai mult în regiunile temperate şi tropicale. Au deobicei o culoare brună sau gris închis pe spate şi albicioasă sau gris spălăcit pe burtă.

Este *mamifer* fiindcă îşi naşte puii şi fiindcă respiră prin plămâni, nu prin bronchii ca peştii.

Respiraţia — însoţită de cele mai multe ori de un fel de sgomot asemănător unui sforăit — se face prin o deschizătură aflată între ochi prin care intră aerul când animalul ese deasupra apei şi care se închide când se cufundă.

Dela peşte, delfinul nu a împrumutat decât forma sa, care îi ajută să străbată prin apă mai uşor.

Rar este întâlnit singur, ci mai mult în grupuri mari. Inoată când pe spate, când pe lături, când spre suprafaţa apei arătându-şi aripioarele într'o mişcare arcuită care dă impresia că merg rostogolindu-se.

Este un carnivor vorace; în gură are dela 100—200 dinţi, bine înfipţi în fălci, ascuţiţi şi despărţiţi unii de alţii aşa fel încât la fiecare muşcătură dinţii de sus se îmbucă cu cei de jos.

Mănâncă mai ales peşte, şi se spune că chiar pe proprii lor semeni răniţi.

Se spune că la expiraţie dau afară şi puţină grăsime; acest fapt explică fenomenul observat de mulţi cercetători că noaptea la gura orificiului respirator se vede o lumină slabă înainte de eşirea aerului din plămâni. Puii se ţin de mamele lor şi când flămânzesc caută sânii aşezaţi în partea dinapoi a pântecului, apasă cu botul şi atunci prin mijlocirea unor muşchi speciali, laptele ţâşneşte în gura lor.

Delfinii abundă în locurile unde se prinde peştele. Uneori aşteaptă anume ridicarea năvoadelor; atunci se răped, caută să-l sfâşie sau să sară peste el, înghiţind cât mai mult.

O altă specie de *cetacei* din familia delfinideelor şi este şi *marsuinul* care trăeşte în mările reci şi temperate, acestora li se mai zice şi porci de mare.

Se aseamănă la înfăţişare cu delfinii, însă au botul mai mic, capul rotunjit, şi nu ating aceleaşi mărimi. Se întâlnesc mult în Atlantic şi rar în Mediterana unde nu trec peste 1.50 lungime.

Dealtfel în vorbirea curentă, numele acesta *marsuini,* se dă tuturor cetaceelor care se vânează pentru untură sau în unele regiuni — pentru hrană.

In antichitatea păgână, delfinul trecea unul din animalele cele mai iubite de oameni.

Artiştii vechi reprezentau prin delfini sufletele fericite care pluteau spre insulele binecuvântate.

Primii creştini reprezentau imaginea lui Isus Cristos prin delfini. Aceasta poate pentru motivul că vedeau în cuvântul grec *ichtus,* — pe atunci era considerat ca făcând parte din clasa peştilor — anagrama frazei greceşti *Iesus Cristos Theu Uios, Soter* — adică *Isus Cristos fiul lui Dumnezeu Salvatorul.*

Până în zilele noastre, chipul delfinului a servit la ornamentaţia monumentelor creştine.

Printre pescari trece de animalul cel mai deştept. Un naturalist spune că este *„numit şi preţuit ca rege şi stăpân al mărei şi apelor din cauza iuţelii, puterii şi inteligenţii, pentru care motiv, regii Franţei, precum şi alţi stăpânitori au în emblema lor, pe monede, pe steaguri, chipul acestui animal. De aceia primul născut al regilor Franţei se numea Delfin, Dauphin".*

Judeţul Constanţa chiar, are ca marcă distinctivă a sa chipul acestui animal. (După *Natura*). M. T.

Cele mai mari flote de motonave din lume

Flotele cele mai mari din lume de motonave sunt ale societăţilor:

	Tonaj	Număr de nave
Standard Oil	500000	51
Anglo Saxon Petroleum	325630	53
Hamburg Amerika-Linie	273310	37
Wilh, Wilhelmsen	210930	34
Furness, Withy Lines	193500	25
East Asiatic Co.	174080	27
Bank Line	170480	33
Netherland S. S. Co.	160000	17
Blue Funnel	152290	23
	2168190	300

In această listă nu sunt cuprinse navele mai mici ca 1000 tone.

La 30 Iunie 1933 tonajul mondial al motonavelor era de 10.2000.392 tone.

Recenzie

Paul Jolidon.

Un alsacien avec les corsaires du Kaiser.

Iunie 1914. Pachebotul „Patricia" se reîntoarce în patrie cu o mie opt sute de marinari germani. Majoritatea aparţin escadrei Est-Asiatice având ca port de ataş Tsing-Tao;

Printre aceştia este şi Paul Jolidon, autorul, suboţifer în marina germană, alsacian de origine, care îşi publică jurnalul de bord din intervalul Iunie 1914—Ianuarie 1919.

In drum T. F. S.-ul pachebotului recepţionează veşti confuze şi destul de alarmante relative la situaţia politică din Europa. In primele zile ale lui Iulie, „Patricia" ajunge la Port-Said unde ştirile alarmante se confirmă.

Moştenitorul tronului Austro-Ungariei a fost asasinat la Serajevo. Războiul european e iminent.

„Patricia" face cărbuni în mare grabă şi pleacă îndată mai departe. Intre Port-Said şi Kiel, T. F. S.-ul recepţionează ştiri din ce în ce mai alarmante. La bord spiritele sunt foarte agitate, agitaţie

care culminează la întâlnirea cu flota engleză care face manevre în Marea Mânecii.

„Vederea acestei flote formidabile" scrie autorul „îmi reaminteşte cuvintele cu cari se mândreau englezii cu ocazia întâlnirilor amicale în diverse porturi. Şi au mare dreptate să fie mândri de navele lor. Observ pe Comandantul detaşamentului nostru care a comandat timp de doi ani crucişetorul uşor „Leipzig" sub ordinele contelui von Spee. El priveşte împreună cu ceilalţi ofiţeri, aceste vase cari par fără număr. Parcă ar spune: „Câtă îndrăsneală, cât curaj ne trebue ca să atacăm această flotă! Trebue să mai aşteptăm. Câţiva ani de eforturi ca acele din ultima decadă şi Germania va fi destul de puternică pentru a înfrunta perfidul Albion!".

Se atribue Amiralului von Spee următoarele cuvinte:

„Cel mai frumos vis al meu ar fi să mă văd în fundul mării împreună cu câteva mii de englezi".

Aceste cuvinte ilustrează starea de spirit a şefilor marinei germane dinainte de război.

După o călătorie de trei zeci şi şapte de zile pachebotul ajunge în patrie.

1 August mobilizare generală. Flota germană se concentrează la Wilhelmshaven.

Forţe secundare asigură protecţia contra ruşilor în Baltica. Paul Jolidon e ambarcat pe crucişetorul „Undine" care operează în golful Riga; apoi blochează cu intermitenţă strâmtoarea Sund contra submarinelor engleze.

In urma unui acces de friguri este debarcat. La eşirea din spital e lăsat la uscat la instruirea recruţilor, ocupaţie care nu cadrează cu firea lui vagabondă şi de care nu scapă decât cerând ambarcarea pe un vas de comerţ „Vienna" de 1.800 tone la care se lucrează cu febrilitate şi în cel mai mare secret. Intregul echipaj e format din voluntari cari nu cunosc misiunea misteriosului vas, care are aspectul obişnuit al vaselor de mic tonaj cari fac cabotaj pe coastă Scandinaviei.

Pe „Vienna" se montează două tunuri de 88 mm. şi două tuburi lans-torpile. Apoi se ambarcă un număr considerabil de mine. Toate acestea mascate astfel încât în exterior vasul are aparenţa obişnuită a vaselor de cabotaj.

Pe o noapte întunecoasă, Viena, cu liminile stinse, părăseşte pe furiş apele germane, pentru a forţa blocusul către o destinaţie necunoscută încă de nimeni la bord afară de Comandant, Căpitanul de corvetă von Knorr.

A doua zi la ora 8, acesta întruneşte echipajul pe punte şi arată care e misiunea navei care de aci înainte se va numi *„Meteor"*.

După câteva zile pline de emoţii „Meteor" ajunge în Marea Albă unde favorizat de o ceaţă deasă pune un baraj de mine în golful Dvina. Eficacitatea barajului este verificată la faţa locului; un cargo sub pavilion englez apărut un moment din ceaţă, pentru a dispare imediat, sare în aer peste câteva minute lovind una din mine.

După această ispravă „Meteor" începe războiul de cursă contra navelor de comerţ, cari transportă material de război din Norvegia şi Suedia în Anglia. Scufundă mai multe vase cu tunul, torpila sau incendiindu-le după ce le-a salvat echipajul şi capturează un frumos pachebot Suedez de 10.000 tone pe care după multe peripeţii îl aduce în apele germane.

Această expediţie aduce crucea de război unora din membrii echipajului printre cari e şi Paul Jolidon. Obţine şi un concediu şi se duce la Mulhouse în Alsacia să-şi vadă părinţii. Aici face o tentativă nereuşită de a trece frontiera la francezi.

Reîntors din concediu, Paul Jolidon se ambarcă din nou pe Meteor care pleacă din nou, de astă dată cu o misiune mult mai temerară: să facă un baraj de mine la gura lui Murray-Firth unde se adăposteşte o escadră de cuirasate britanice. Acţiunea este admirabil concepută şi executată.

Von Knorr soseşte la intrarea în Murray-Firth pe o noapte opacă la ora 24. E noaptea de Sâmbătă spre Duminică şi von Knorr ştie că englezul nu renunţă la „weck-end" nici în timp de război. Previziunile sale sunt juste. Vigilenţa englezilor e foarte slabă. Meteor trece neobservat cele două linii de apărare şi pune două baraje de mine. Şi aici se repetă scena din Marea Albă.

Un distrugător sare pe o mină chiar în timp ce germanii făceau barajul.

E de necrezut, totuşi „Meteor" reuşeşte să se derobeze neobservat şi să ia largul.

In cursul dimineţii se întâlneşte cu crucişetorul auxiliar englez „Ramsay" cu care angajează o canonadă dela distanţă foarte mică şi pe care în cele din urmă îl torpilează.

Echipajul englez salvat şi adus la bord se resemnează în cele din urmă şi intonează chiar, cunoscutul *It's a long way to Tipperary*.

Von Knorr face însă greşeala că se opreşte mereu din mers şi pierde timp cu incendierea unui velier şi vizita unor vase de pescuit. O radiogramă a unui Zeppelin îl anunţă că patru crucişetoare şi două flotile de torpiloare sunt pe urmele lui Meteor făcând drum spre Est.

Intr'adevăr, în cursul după amiezii, Meteor este ajuns din urmă. Von Knorr îşi dă seama că nu poate opune nici o rezistenţă navelor de război şi părăseşte vasul împreună cu echipajele de priză trecând pe un vas de pescari. O încărcătură de explosibil instalată la plecarea ultimilor oameni din echipaj, pune capăt carierii de corsar a îndrăsneţului Meteor. Favorizaţi de venirea nopţii şi de teama englezilor de submarine, von Knorr şi oamenii săi, reuşesc să treacă pe alt vas de pescari care apoi este luat la remorcă de un submarin. In cele din urmă trec la bordul unor torpiloare ce le eşiseră în întâmpinare şi ajung la Wilhelmshaven, apoi la Kiel unde li se face o primire triumfală şi li se distribuie din nou faimoasa Cruce de război. Lui von Knorr i se dă comanda crucişetorului Breslau care operează apoi la noi în Marea Neagră.

Paul Jolidon e ambarcat un timp pe nava şcoală „Fraya".

In Februarie 1916 trece din nou pe un corsar, — „Greif" — cargobot de 8.500 tone armat cu patru tunuri de 150 mm. şi două tuburi lans-torpile. Acesta se camuflează, îşi schimbă numele în „Rena" şi într'o noapte forţează blocusul pentru a duce războiul de cursă. Este însă mai puţin norocos decât „Meteor". Chiar a doua zi se întâlneşte cu crucişetoarele auxiliare engleze „Alcantara" şi „Andes".

Are loc un duel de artilerie dela mică distanţă şi corsarul german este distrus. Supravieţuitorii sunt luaţi prizonieri. Paul Jolidon e printre ei: până la sfârşitul războiului rămâne în captvitate în Anglia.

Revine în Germania tocmai în timpul revoltei marinarilor şi în cele din urmă reuşeşte să ajungă la Mulhouse unde bătrânii lui părinţi îl aşteaptă cu lacrămi în ochi în noua şi adevărata lui patrie.

Această odisee a alsacianului Paul Jolidon ambarcat pe navele corsare germane, este impresionantă atât prin extraordinarele peripeţii prin cari a trecut, cât mai cu seamă prin simplicitatea şi sinceritatea cu care e scrisă şi prin grozava luptă lăuntrică ce se dă în sufletul acestui tânăr francez pe care soarta îl pune în situaţia de a lupta contra aliaţilor Franţei.

Ura marinarilor germani în contra englezilor, i-a fost însă însuflată şi lui. El consideră că luptând contra Angliei nu luptă şi contra Franţei şi declară că dacă ar fi fost pus în situaţia de a lupta direct contra patriei sale, s'ar fi internat în spital ca bolnav de paludism pe care îl contractase în extremul orient.

Paul Jolidon scoate în evidenţă stima ce o au marinarii germani pentru marinarii francezi.

Intr'un cuvânt o povestire interesantă tratată într'un stil simplu şi atrăgător, dublată de un limpede studiu psihologic.

Lt. HORIA POPOVICI

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

Ziua apelor

Ca urmare deciziei ministeriale de anul trecut, prin care o Duminică din a doua jumătate a lunei Iunie e considerată ca ZIUA APELOR.

Ministerul de Instrucţiune a transmis tuturor şcolilor următoare circulară, prin care această zi se hotărăşte pentru Duminică 24 Iunie.

Secţiunile Ligei Navale, Echipajele de cercetaşi marinari şi Căpităniile de porturi au primit circulări dela autorităţile de care depind, pentru ca de comun acord cu inspectoratele, revizoratele şi direcţiile şcolilor, această zi de redeşteptare a neamului spre vasta şi variată ramură de bogăţii ce represintă apa, aşa cum a fost pe vremuri.

Vor avea loc procesiuni, eşiri „la mal", concursuri de înnot şi de bărci, jocuri marinăreşti, conferinţe, etc. Societatea de Radio-difusiune a alcătuit un program în legătură cu această zi.

Centrala Ligei Navale în dorinţa de a face un sondaj, spre a afla cât este de cunoscută apa şi tot ce e în legătură cu ea, propune un concurs pe ţară, la care poate lua parte elevii şi elevele şcolilor primare, secundare, profesionale, de meserii, de comerţ, seminarii, normale, ucenici.

Subiectul propus este următorul :

„Ce vă vine în minte când pronunţaţi cuvântul APĂ".

Lucrările vor fi scrise citeţ, pe o singură parte a foaei şi nu vor trece de 8 pagini, format sfert de coală.

De fiecare categorie de şcoli se vor decerne câte trei premii în cărţi şi abonamente la reviste în valoare de 1000 lei.

Lucrările vor fi trimise până la 15 Iulie, iar lucrările cele mai bune vor fi publicate şi premiile se vor împărţi la 15 August, cu prilejul serbărei marinei.

Circulara No. 63398 a Min. Instrucţiunii

Ca şi în anii şcolari trecuţi, Liga Navală Română de sub Prezidenţia M. Sale Regelui Carol II ne aduce la cunoştinţă că a hotărât ziua de 24 Iunie ca *Zi a Apelor* pentru toate şcoalele primare şi superioare, cum şi societăţile culturale, sportive care sunt aderente la această iniţiativă.

Programul va fi astfel alcătuit ca în toate şcoalele din regiunile cu ape să se facă în cursul lunii Mai lecţiuni speciale despre apele noastre din punct de vedere geografic, istoric, naţional, economic, ştiinţific, folosindu-se de revista Ligei Navale, Dunărea de Jean Bart, cărţile d-lui Simionescu şi alte publicaţii din bibliografia Cărţii Apelor.

Sărbătorirea se va face împreună cu Liga Navală Română, Garnizoana locală şi Căpităniile de port, ca să aibă cât mai mare răsunet.

Şcolile vor forma nuclee tinereşti cu comitete proprii, sub privigherea învăţătorilor şi directorilor respectivi şi vor face pregătiri pentru expoziţia Ligei Navale Române cu premii pentru miniaturile făcute de elevi.

In regiunea apelor se va introduce înotul în programele şcolare.

Consilier
Director general
(ss) AL. IRIMESCU

Şeful Serviciului
(ss) F. TEODORU

Salvat cu hidroavionul

Intâmplarea e simplă : un copil pleacă cu o barcă din punctul Carapcea (Sabla) în mare şi e dus în larg de un vânt S.-W. Se alarmează portul Mangalia, care din lipsă de mijloace alarmează la rândul său Căpităniа portului Constanţa, şi aceasta Marina Regală. Marina nu dispunea pentru moment (20. III. ora 15 h.) decât de un distrugător ce era în drum dela Sulina la Constanţa şi care nu ar fi ajuns decât noaptea.

Intâmplător, în după masa zilei, un hidroavion sburase deasupra Constanţei. Comandamentul Marinei cere telefonic la Cazinou dacă un hidroavion ar putea salva copilul. La ora 17 h. 55 m. d. Căpitan Borcescu pleacă cu un hidroavion S. 55 (bicoc) spre zona indicată sumar, dar nu găseşte barca. Cum se înserase, s'a adăpostit cu hidroavionul pe lacul Mangalia, de unde a luat şi informaţii complecte asupra vântului şi derivei ce o putea avea barca până a doua zi dimineaţa. Distrugătorul sosit noaptea pe zonă a cercetat toată noaptea marea cu proectoarele, fără rezultat. A doua zi (21. III.) hidroavionul decolează la ora 5 h. 30 m. şi după două ore descopere barca, într'o emoţie nespusă a echipajului, în punctul 120 km. pe relevmentul Sabla 75°. Copilul a fost luat la bord, a fost desbrăcat de haine, căci era ud, învelit în husele motoarelor, i s'a dat lămâe, rom, apă şi a început să mai încropească câte o vorbă. Se numea Hristu Ghiorghief, din Carapcea, în vârstă de 13 ani, şi a fost adus direct la Constanţa la Flotilă, unde a fost dat spre îngrijire la infirmerie.

După masă a venit tatăl său şi l-a ridicat. Dacă Hidroaviaţia ar fi fost alarmată cu o oră mai de vreme, copilul ar fi fost ridicat în seara zilei şi Contratorpilorul ar fi economisit toată truda zadarnică. Chiar dacă hidroavionul nu ar fi putut ameriza din cauza mării, el ar fi putut recunoaşte repede şi sigur locul bărcii pentru a-l indica vasului de suprafaţă care nu se bucură de câmpul său de vizibilitate şi mai ales de viteza lui. Este cred, practic de a se apela la Hidroaviaţie în asemenea cazuri pentrucă în mod sigur rezolvă mult mai uşor problema, — e de părere d. Căpitan Borcescu, care mai adaogă :

Această întâmplare s'a bucurat din nefericire şi de comentarii neaşteptate. S'ar fi zis că nu a fost nemerit de a se deranja un vapor şi un hidroavion pentru un copil. Eu personal cred că merita să se deranjeze toată marina şi toată hidroaviaţia dacă era nevoe. Moartea ce-l aştepta pe acel copil eşit în voia vântului şi a furtunei cu mult în afara liniei vaselor comerciale, era o moarte de groază şi de sete pe care marinarii o înţeleg mai bine. Şi apoi am comandat eu echipajului să se bucure la lacrămi când a ridicat la bord

copilul ? S'au bucurat ei, a fost omeneşte, era logic şi natural : se salvase un semen, indiferent vârsta, naţia şi religia.

S'a confirmat astfel încă odată regula, ca şi în cazul „Santoni" că românul e bun creştin şi cavaler, că personalul navigator e la înălţime.

☐ La examenul pentru obţinerea brevetelor ţinut la Constanţa şi Galaţi la 1 Aprilie 1934, au reuşit următorii :

Reuşiţi la examenul de Comandant fluviali : 1) Pricop Gheorghe, 2) Vonică Dumitru, 3) Chelu Gheorghe şi 4) Pandele Dumitrescu.

Reuşiţi la examenul de ofiţeri fluviali : 1) Iani Galati, 2) Andrei Popa, 3) Tudor Vizireanu, 4) Pandeli Monas, 5) Constantin Hagi Panait, 6) Corciorei Petre, 7) Nazmi Memet, 8) M. Zenopulos, 9) Pandeli Calafotis.

Reuşiţi la examenul de pilot fluvial : Partenie Gheorghe.

Reuşiţi la examenul de mecanic auxiliar : 1) Oprişenescu D-tru, 2) Margitoiu D-tru, 3) Lupu Gheorghe, 4) Ghebeleş Lazăr, 5) Stan Nicolae.

Reuşiţi la examenul de submecanici fluviali : 1) Vasile Ericos, 2) Ioniţă Ispas, 3) Maxinenco Mihail, 4) Eşeanu Constantin, 5) Roşca Petre, 6) Petre Grigore, 7) Grigore Ştefan, 8) Dumitriu Ioan, 9) Petre Costache.

Căpitani de lungă cursă : Dragoş Alexandru.

Ofiţeri de bord cl. II-a : Stănculescu Ştefan, Ciorobăreanu Ion.

Ofiţeri provizorii : Vulcan Nicolae, Cucu Starotescu şi Cocoş N.

Mecanici auxiliari : Cosma Ion, Dobre C-tin, Sion Emil, Antonescu Florian, şi Constantin Gh.

Submecanici : Dogaru Mitu, Vlad Victor, Antoniu Petrache, Pordon Petre, Svirski N-lae, Andrei Corodi şi Trâmbiţaşu C-tin.

Radio-telegrafişti : Ionescu Tache şi Rotundu Gh.

☐ In No. 4 al revistei noastre am publicat informaţiuni relativ la modificarea actualei legi a marinei comerciale. Revenim cu noi date. Articolul 7 al actualei legi cere ca navele sub pavilion român să aibă o treime din personal — ofiţeresc, punte şi maşini — de naţionalitate română, restul adică 3/4 pot fi străini, în care intră şi patronii. Străinii apoi erau angajaţi în aceleaş condiţiuni cu românii, actele eliberate de ţările respective fiind valabile după trecerea unui examen.

Prin noul proect, echipajul unui vas sub pavilion român va trebui să aibă 90% cetăţeni români. Străinii aflaţi în serviciu vor fi înlocuiţi cu români în termen de un an dela publicarea legii, astfel ca după primul an proporţia românilor să fie 75%, apoi după 2 ani să fie 90%.

Numai în străinătate pe timp limitat se va putea întrebuinţa străini peste numărul prevăzut în rolul de echipaj, măsură pe care Comandantul o va justifica în primul port naţional de sosire.

☐ Decizia ministerială No. 13.945/934 a numit o comisiune compusă din cei de mai jos în vederea modificărei Legei de organizare a Marinei Comerciale, Codului de Comerţ Maritim, Legea de organizare a porturilor :

Gh. Volenti, Consilier de Casaţie, un delegat al Minist. Externe, un delegat al Cons. Ad-ţie P.C.A.; Directorul General P.C.A.; un delegat al Marinei Regale; un delegat al Minist. Muncii; Insp. G-ral al Porturilor ; Directorul Serv. Hidraulic ; Directorul Porturilor Maritime : d. avocat Radu Portocală ca jurist consult. : C-dor Blebea Iulian : Insp. Şuţu Victor ca specialist în navigaţie fluvială ; C-dor Negulescu A. ca specialist în navigaţie maritimă ; Preşed. Camerii de Comerţ Brăila ; Preşed. Camerei de Comerţ Galaţi ; Preşed. Camerei de Comerţ Constanţa ; un delegat al Armatorilor ; un delegat al Federaţiilor marinarilor români ; Secretarul comisiunei : d. Căpitan de port Ioaniţiu Cezar.

Pentru orice chestiune de specialitate comisiunea are dreptul a-şi alătura şi alte persoane.

☐ Cu ocaziunea sărbătorirei zilei naţionale a Poloniei — 3 Mai, s'a amenajat la Cartea Românească, o vitrină, cu concursul legaţiunei Poloniei şi tineretului din liga noastră.

Vitrina frumos împodobită cu pavilioanele şi hărţile Poloniei şi României, a expus fotografii de porturi şi instalaţiuni, afişe, reviste, albume, broşuri de propagandă Române şi Polone, insignele celor 2 ligi, etc., care au impresionat plăcut pe cei ce s'au oprit în acea zi în faţa acestei vitrine, dându-le ocaziunea să se informeze asupra publicaţiilor româneşti şi poloneze şi asupra legăturilor din ce în ce mai strânse dintre ligile celor 2 ţări.

Dare de seamă a adunării generale extraordinare a Yacht-Clubului Regal Român

In ziua de 6 Mai a. c. la sediul Ligei Navale secţia Constanţa, a avut loc adunarea generală extraordinară a Yacht-Clubul Regal Român, sub prezidenţia d-lui Amiral *Bălănescu I.*, care deschide şedinţa printr'o cuvântare arătând situaţia clubului, a cărui desvoltare şi continuare va fi asigurată numai prin această adunare care va hotărâ de soarta lui, prin votarea şi discutarea noului statut.

Locotenentul *Ghezzo Eduard,* citeşte darea de seamă a activităţei Y. C. R. R-eului pe anul 1933 — activitate ce se rezumă la propaganda dusă cu cele patru yachturi pe mare şi prin porturile noastre. Se remarcă cu acest prilej raidurile d-lor : Ing. Caranfil, Brăescu şi Furnaraky — precum şi raidul executat numai cu vele a Cpt. V. Voinescu, Lt. Alexandrescu, Sublt. Holban şi Sublt. Vasilescu Virgil, — şi măestria d-lor : Lt. Bercea, Sublt. Stoian şi Sublt. Holban.

La uscat s'a continuat construirea şi terminarea calei, la cari Liga Navală a contribuit cu sprijinul său material de 55.000 lei.

Se dă cetire apoi aportului adus clubului de A. S. I. Archiducesa Ileana, care a donat Y. C. R. R-eului cuterul *„Iscoada"*, — donaţie primită cu ovaţiuni.

Se citeşte apoi darea de seamă financiară, din care reese că Y. C. R. dispune de un fond de 66.000 lei depuşi. După ce s'a cetit raportul Cenzorilor adunarea a dat cuvenita descărcare.

Se trece apoi la cetirea nouilor statute întocmite de d-l Ing. *N. Caranfil* statute cari au fost studiate apoi de o comisiune compusă din C-dor *Koslinski,* C-dor *Gheorghiu Alex.,* Cpt. *Martac,* Locot. *Ghezzo* şi Sublt. *Holban.*

In rezumat nouile statute, prevăd modificări în conducere. Centrala este în Bucureşti, iar câmpul de activare la Constanţa. Nu există nici o deosebire în compunerea clubului, membrii din Constanţa sunt şi cei din Bucureşti. Pentru alte porturi ca Balcicul, acolo se va prevedea prin regulament filialele complect independente.

Cotizaţia s'a mărit la două mii lei anual şi taxa de înscriere la 600 lei. Pentru ofiţerii de marină activi sau rezervă, în retragere sau la pensie taxele se vor reduce la 1/4.

După ce s'a cetit noul statut, adunarea le-a votat cu mici modificări aduse de d-nul Preşedinte şi d-l Ing. C. Buşilă membru de onoare.

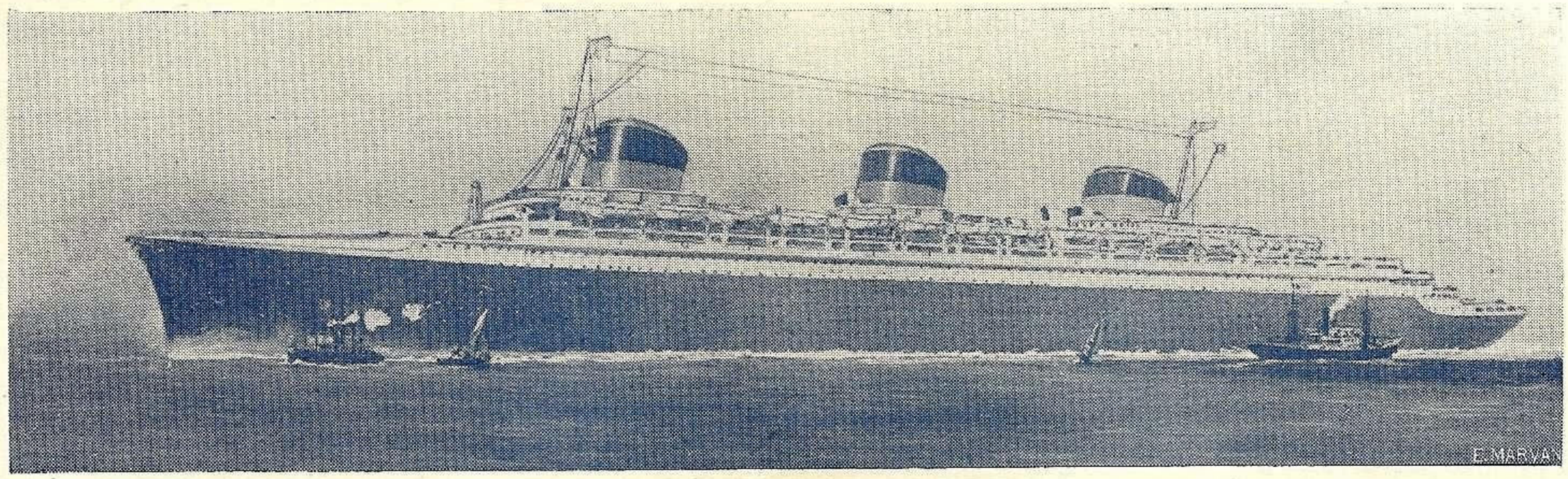
S'a trecut apoi la alegerea şi votarea nouilor membri din comitetul de conducere.

Cum d-nul Amiral Bălănescu a intervenit pe lângă M. S. Regele Carol II să primească preşedinţia clubului şi cum M. Sa a binevoit a primit să fie chiar Comodorul Yacht Clubului Regal Român, adunarea a luat act cu entuziasm de această mare cinste. S'au votat vice-comodori : d-l Amiral Bălănescu şi Ing. Caranfil, iar membrii în comitetul de conducere au fost aleşi prin vot d-nii : Ing. C. Buşilă, C-dor Koslinski, C-dor Georgescu, C-dor Stoianovici Alex., Brăescu, Furnaraky, Locot. Ghezzo Eduard, Georges Focşăneanu, I. Bujoi. Cenzori au fost aleşi d-nii : C-dor Gheorghiu Alex. şi Taschovici Grigore.

Cum prin noul statut la Constanţa va lua fiinţă un birou de conducere compus dintr'un membru delegat şi un comisar al materialului, pentru primul loc a fost ales d-l C-dor Koslinschi, iar pentru al II-lea loc d-l Locot. Ghezzo Eduard.

Prin noua organizare şi noua conducere nu ne îndoim că Yacht Clubul va lua desvoltarea ce o merită.

Locot. GHEZZO EDUARD



Astfel va arăta transaltlanticul francez *„La Normandie"* când va fi gata.

Din străinătate

ANGLIA

☐ Se continuă cu modernizarea cuirasatelor. *Barham* a fost modernizat. A costat 1 milion lire, adică ½ din costul său de construcţie. Actualmente e în şantier pentru modernizare *Ramillies* după care va urma *Repulse, Warspite, Royal Oak, Malaya.* In primăvara lui 1936 vor fi toate moderniazte. (Le Y)..

☐ La începutul lui Martie s'a lansat crucişetorul *Ayax* şi *Arethusa.* Primul, *Ayax* este al 5-lea şi ultimul din seria tip Leander de 7000 tone. Are 8 piese de 152 mm. 4 de 100 mm. A.A. şi 4 de 75 mm. A .A., 32 noduri viteză.

Secundul e primul din o serie nouă de 5200 tone, cu 6 tunuri de 155 mm., 32 noduri viteză. Ambele costă câte 1 milion jumătate lire.

☐ Micşorarea cadrelor marinei în ultimii ani s'a efectuat prin reducerea numărului contra-amiralilor, dela 59 în 1922 la 38 astăzi, comandorilor dela 355 la 237, căp. comandorilor dela 555 la 422, căpitanilor dela 1911 în 1922 la 1036, locotenenţilor dela 319 în 1922 la 219.

In schimb Lt. C-dorii au sporit dela 615 în 1922 la 993. (Le Y).

☐ Escadra de Atlantic care a făcut o manevră de 2 luni în jurul Antilelor şi a continuat manevrele în Atlanticul de Est, spre sfârşitul lui Martie, în legătură cu flota din Mediterana. Scopul manevrelor celor două flote — una presupusă cu baza la *Gibraltar* alta la *Azore* — a fost de a se studia posibilităţile apărării drumurilor comerciale.

Manevrele s'au făcut pe un timp şi mare foarte rea care a ocazionat avarii serioase unor nave. *(Le Y.)*

STATELE UNITE.

☐ Unul din cele 4 crucişetoare de 10.000 tone ce se construesc acum, va avea o punte de aterisare pentru avioane.

Statele Unite au avizat această hotărâre puterilor semnatare a Tratatului dela Londra care îngăduе acest lucru numai pentru un sfert din numărul acestor soi de nave. (Le Y).

☐ Camera şi Senatul au ratificat legea ce propune construirea a 101 nave de război până la finele lui 1939, în valoare de 1 miliard dolari. Nu se ştie încă ce nave din acest program se vor pune în şantier în 1934.

☐ Guvernul ar acorda sprijinul construirei a 2 pacheboate tip *Manhattan* şi *Washington,* de clasă unică, a 24.000 tone fiecare. care vor asigura un nou serviciu săptămânal între *New-York* şi *Hamburg.* Costul ar fi de 11.000.000 dolari fiecare.

(După J. d. l. M. m.)

U. S. S. R.

☐ Sovietele dau o atenţiune deosebită unei mari bogăţii naturale a statului lor, *lemnăria.*

In acest scop, construesc nave specale pentru transportul lemnăriei spre ţările cele mai depărtate.

Astfel, şantierele din Leningrad, *Marty,* au terminat construcţia unui cargo cu motor *Diesel — Vtoraya Piatiletka —* special amenajat pentru transportul lemnăriei, de circa 5500 tone, şi 5000 mile rază de acţiune. Deasemeni în luna aceasta se va lansa şi *Kiara Zetkin* de acelaş tip. Tot în acest an se va lansa şi transporturile de lemnărie *Talankin* şi *Sukhona* de circa 3300 tone.

Aceste nave, împreună cu altele cargo-uri şi tank-uri vor spori flota comercială sovietică cu încă 12 nave, în acest an.

(După J. d. l. M. m.).

DANEMARCA

☐ Marinarii s'au pus în grevă. Tribunalul de arbitraj a decis însă că greva e ilegală şi a condamnat Sindicatul marinarilor la plata a 20.000 coroane despăgubiri în favoarea Uniunei armatorilor.

(J. d. l. M. m.)

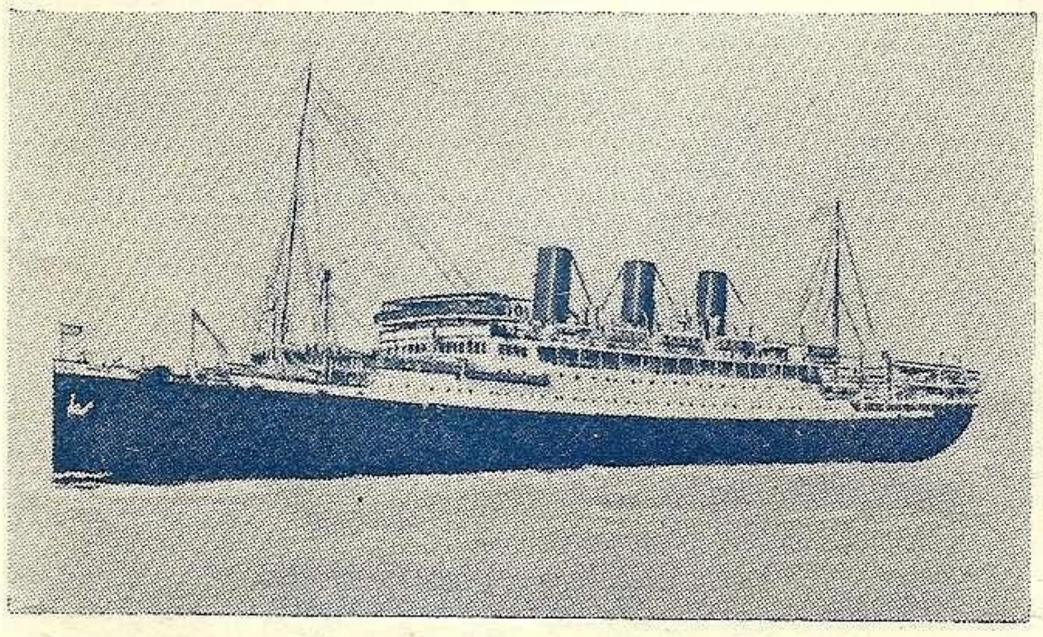
FINLANDA

☐ Una din flotele comerciale care nu a suferit de pe urma crizei mondiale, e cea a Finlandei ; ba din contra, traficul şi numărul unităţilor continuă a creşte.

In 1933 de ex., au fost cumpărate de către Companiile finlandeze 22 nave Şi numai exploatarea unui singur vapor, ce leagă Finlanda cu America de Sud, este subvenţionată de Stat.

FRANŢA

☐ Pachebotul francez *Champollion* căruia de la 19 Ianuarie i se aduce modificări provei după modelul navelor germane tip *Albert Balin* pentru câştig de viteză şi reducere de consumaţie, a eşit din

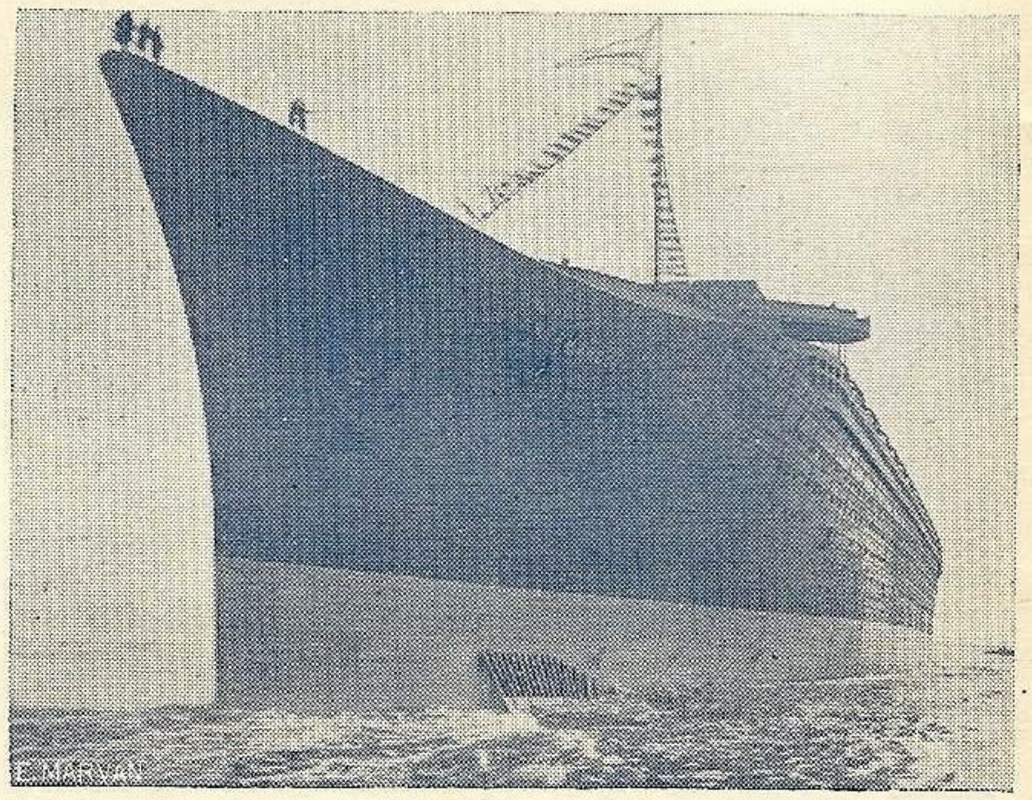


Transatlanticul american *Mauhattam*

bazin cu o prelungire a provei de 8 m. 50. După remontarea maşinelor, se va trece la facerea probelor ale căror rezultate sunt foarte aşteptate.

Aceleaşi şantiere — *Ciotat* — vor executa lucrări de aceaş natură pe *El Biar.*

☐ Marsilia va fi legată cu porturile M. Negre prin o nouă linie de navigaţie, turco-bulgară, în urma acordului dintre *Soc. Comercială Bulgară de navigaţie din Varna* şi *Yelkenci Zade Salih Zéki din Istambul*. Prima unitate va fi *Erzerum*.



Cum arată până acum *„La Normandie"*

Dela Tineretul Ligii Navale Române

La 28 Aprilie 1934 a avut loc oşedinţă a acestei secţiuni. D-l Ing. *Daraban,* preşedintele secţiei, a făcut o dare de seamă a activităţii trecute, planuri de lucru în viitor, a schiţat modul schimbului de participanţi între taberele maritime ale noastre şi Poloniei şi planul unei excursii de 200 persoane, polonezi şi români, cu traseul *Gdynia - Riga - Tallium - Helsingfors - Stockholm - Copenhaga - Gdynia - Varşovia - Bucureşti,* ce se plănueşte în vara asta.

D-l *Şoimulescu,* secretarul general, dă citire protocolului rezumativ al celor discutate cu ocazia excursiei în Polonia.

D-l *Horaţiu Mark,* directorul propagandei, supune comitetului procesele verbale anterioare care sunt aprobate.

Se complectează consiliul de direcţie cu *d-ra Ceparianu,* d. Ing. *Breazu, V. Tebeica* şi *R. Spiegler,* iar cel central cu d-ra *V. Ţintea.*

D-l *V. Tebeica* dă lămuriri asupra taberei „Prietenii Mării" unde vor fi adăpostiţi la vară oaspeţii polonezi.

Se formează 3 comisiuni pentru o mai bună împărţire a lucrului :

1. *Comisiunea culturală :* preşedinte d. V. Tebeica, secretari d-rele: M. Mihalcea şi V. Ţintea.

2. *Comisiunea technică :* preşedinte d. Ing. I. Breazu, secretar d-ra A. Chiperiu şi d. R. Spiegler.

3. *Comisiunea externă :* preşedinte d. V. Niculescu şi secretar d-ra M. Ceparianu.

La şedinţă a luat parte şi d-l Ing. A. *Paprocki,* Comisarul Ligei Maritime Polone, care aduce la cunoştinţă invitaţia Ligei Maritime Polone de participare a delegaţilor noştri la serbarea „Zilei Mării" ce va avea loc în acest an la Gdynia. D-sa mai dă şi informaţiuni asupra datelor relativ la excursia proectată pe Baltică, ce trebue să sosească dela Varşovia.

Concursurile nautice ale armatelor Micei Antante şi Poloniei

In urma unei iniţiative a M. St. Major General al Armatei s'au pus bazele, încă de anul trecut a unor competiţiuni sportive între armatele Micei Înţelegeri şi a Poloniei. Astfel în iarna 1933—1934 au avut loc la Predeal concursurile de ski — câştigate de România, în toamna lui 1933 match-urile de foot-ball, iar în această vară, vor avea loc la Strandul Kiseleff concursurile de natăţie.

Probele vor fi de 4×200 m. ştafetă şi fond 3×1000 m.

Echipa fiecărei armate va fi compusă din 4 înnotători plus o rezervă. Fiecare înotător trebue să înoate la ambele probe.

In vederea acestor concursuri s'au concentrat la O. N. E. F. 21 inotători aparţinând Div. de Mare, Div. de Dunăre, Reg. 28 Art., Reg. 16 călăraşi, 21 inf. 2 art. câmp, 2 C. F. R., reangajaţi, elevi, grade inferioare şi Sublt. Jean Bart dela Inst. Veterinar Militar.

La prima selecţionare care a avut loc la bazinul Lido, la 9 Mai au fost reţinuţi :

Proba de 210 m. viteză.

Spârnu Teodor, Marina, Constanţa 3'14" ;
Ghigenescu Al., Marina, Constanţa 3'14"25 ;
Barna Andrei, Reg. 82 inf., 3'20" ;
Marinescu Ion, Marina, Constanţa 3'15" ;
Mârşu Panait, Marina, Constanţa 3'27".

Proba de 650 m. fond.

Spârnu T., Marina, Constanţa 11'14";
Mârşu P., Marina, Constanţa 11'45";
Marinescu I., Marina, Constanţa 11'47";
Ciubuc T., Marina, Constanţa 11'54";
Ghigenescu A., Marina, Constanţa 11'57";
Barna A., Reg. 82 inf. 12'3";
Vogel Arth., Reg. 2 art. câmp 12'8".

Din care s'a făcut o primă echipă care a fost supusă antrenamentului metodic şi zilnic.

Spârnu Theodor, Marina, Constanţa ;
Mârşu P., idem ;
Ghigenescu A., idem ;
Marinescu I., idem ;
Vasilov Gr., idem ;
Ciubuc T., idem ;
Barna A., Rgt. 82 infanterie ;
Haşiu Ion, Rgt. 16 cavalerie ;
Andrei Nicolae, Reg. 21 infanterie ;
Vogel Arth., Regt. 2 art. câmp.
Jean Bart, Sublt. Inst. Veterinar ;
Bilkei Gh., Sublt. Rgt. 2 C. F .R.

După un antrenament sub conducerea d-lor Maior Teacă şi Cpt. Bârzănescu Mircea, concurenţii au fost trimişi la Corpuri, urmând a fi chemaţi în preajma datei ce se va fixa pentru începerea concursurilor.

Expoziţia O. N. E. F.

☐ La EXPOZIŢIA O.N.E.F. care va avea loc între 8 Iunie—8 Iulie, Liga Navală Română are un colţ.

Cei care au miniaturi de nave, amintiri marinăreşti, tablouri care ar interesa publicul, sunt invitaţi a le prezinta până la 1 Iunie la Liga Navală Română.

Reviste primite

Rev. Fundaţiilor Regale No. 4, 5 ; *Buletinul A. G. I. R.* No. 2 ; *Revista intendenţei* No. 3 ; *Satul* No. 41, 42 ; *Poşta Informativă* No. 149, 150 ; *Şcoala Română* No. 1—2 ; *Natura* No. 4 ; *Revista Ad-ţiei Financiare* No. 26 ; *Buletinul P. C. A.* No. 4 ; *Arpa* No. 4 ; *Curierul Cercetaşilor cohortei Griviţa* No. 4 ; *Buletinul Pompierilor* No. 4 ; *Buletinul Bursei Bucureşti* No. 3, 4 ; *Lumea Nouă* No. 3, 4 ; *Revista Invăţământului Profesional* No. 1—3 ; *Rev. Educaţiei Fizice* No. 2, 3 ; *Revista de Higienă Socială* No. 4 ; *Revista Genului* No. Ian-Febr.

Le Yacht No. 2661, 2662, 2663, 2665, 2666, 2667 ; *Journal de la Marine Marchande* No. 784, 185, 786, 787 ; *Die Yacht* No. 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 ; *Italia Navale* No. 5—6, 7—8 ; *Italia Marinara* No. 4 ; *Nautica* No. 22, 23 ; *Revista dela Liga Naval Argentina* No. 1, 2, 3 ; *Mer et Colonies* No. Avril ; *Morze* No. 5 ; *L'heure actuelle* No .1 ; *Courrier Maritime de France* No. 14 ; *Ubersee* No. 5. *Morski Zgovor,* Martie şi Aprilie.

ITINERARIUL
LINIEI: CONSTANŢA — VARNA — ISTANBUL — SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA“**
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	21 Mai	4 Iunie	18 Iunie	2 Iulie	16 Iulie	30 Iulie
VARNA	Sos. Luni ora 17	21 Mai	4 Iunie	18 Iunie	2 Iulie	16 Iulie	30 Iulie
	Plec. „ „ 22	21 »	4 »	18 »	2 »	16 »	30 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	22 Mai	5 Iunie	19 Iunie	3 Iulie	17 Iulie	31 Iulie
	Plec. „ „ 16	22 »	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	23 Mai	6 Iunie	20 Iunie	4 Iulie	18 Iulie	1 August
	Plec. Vineri „ 13	25 »	8 »	22 »	6 »	20 Mai	3 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	26 Mai	9 Iunie	23 Iunie	7 Iulie	21 Iulie	4 August
	Plec. Duminică „ 19	27 »	10 »	24 „	8 „	22 „	5 „
VARNA	Sos.	28 Mai	11 Iunie	25 Iunie	9 Iulie	23 Iulie	6 August
	Plec. „ „ 12³⁰	28 Mai	11 „	25 „	9 »	23 »	5 »
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 18	28 Mai	11 Iunie	25 Iunie	9 Iulie	23 Iulie	6 August
	„ „ „ 10	—	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

(CABINE INTERIOARE)
TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia: Constanţa — Varna — Istanbul — Salonic
Vaporul „PRINCIPESA MARIA“

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Pentru Varna	Pentru Istanbul	Pentru Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 900	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 680	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 220	„ 400	„ 900
VARNA	I	Leva 700	—	Leva 1.050	Leva 3.260
	II	„ 510	—	„ 770	„ 2.050
	IV	„ 220	—	„ 320	„ 755
ISTANBUL	I	Lire T. 29	Lire T. 17	—	Lire T. 27
	II	„ 21	„ 12	—	— 19
	IV	„ 5,5	„ 4,5	—	— 7
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

(CABINE INTERIOARE)
Linia: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa
Vaporul „ROMÂNIA“

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Pentru Istanbul	Pentru Pireu	Pentru Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2.200	Lei 4.500	Lei 8.400
	II	—	„ 1.500	„ 3.200	„ 6.000
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1.600
ISTANBUL	I	Lire T. 30	—	Lire T. 31	Lire T 88
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17
PIREU	I	Fr. Frs. 750	Fr. Frs. 400	—	Fr. Frs. 425
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—
	II	„ „ 1.050	„ „ 870	„ „ 330	—
	IV	„ „ 270	„ „ 220	„ „ 70	—

Lire T. = Lire Turceşti // Fr. Frs. = Francezi // P. T. = Piaştrii Egipţieni

INFORMAŢIUNI

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasă unică“ sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară, se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele delux o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale văpoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA, PELEŞ şi ARDEAL se cuprinde şi hrana.

Preţul Biletelor „punte“ nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (frs. fr. 18) pe zi. Călătorii de punte pot obţine un pat plătind un supliment de 20% asupra preţului tarifar,

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trehuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei intre 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit; următorii plătesc 25% din preţul tarifar,

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 15% şi familiile compuse din 5-10 persoane de o reducere de 20% asupra preţuiui tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Grupurile de călători de cel puţin 20 persoane, precum şi turiştii în grupuri de cel puţin 10 persoane se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile compuse din 3 membri, cari cumpără bilete de dus şi întors, se bucură de o reducere 40% asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii, ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletului.

Persoanele care cumpără bilete circulare: Constanţa—Marsilia—Constanţa, Istanbul—Marsilia—Istanbul şi Pireu—Marsilia—Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifar de întoarcere, daeă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuesc săşi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosire în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţurile biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoe de aviz prealabil.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „ROMÂNIA", „DACIA" ŞI „REGELE CAROL"

Linia I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa.

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	Ziua şi ora de plecare şi sosire			REG. CAROLI III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I
	Linia I	Linia II	Linia III												
CONSTANŢA Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Mai 26 „	Iunie 2 „	Iunie 9 „	un e 16 „	Iunie 23 „	Iunie 30 „	Iulie 7 „	Iulie 14 „	Iulie 21 „	Iulie 28 „	August 4 „	August 11 „
ISTANBUL Sos.	D-că » 13	D-că » 13	D-că » 13	27 „	4 „	10 „	17 „	24 „	1 Iuli.	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
ISTANBUL Plec.	» » 10	» » 10	» » 10	28 „	3 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „
PIREU Sos.	Marţi » 11	Marţi » 11	Marţi » 11	29 „	5 „	12 „	10 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
PIREU Plec.	» » 18	» » 18	» » 18	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
BEIRUT Sos.	—	Joi » 14	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—	9 „	—
BEIRUT Plec.	—	» » 23	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—	9 „	—
HAIFA Sos.	—	V-ri » 6	—	—	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—
HAIFA Plec.	—	» » 12	—	—	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	11 „	—
ALEXANDRIA Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	Joi » 8	31 „	7 „	16 „	21 „	28 „	5 „	14 „	19 „	26 „	2	11 „	16 „
ALEXANDRIA Plec.	V-ri » 16	D-că » 16	» » 15	31 „	8 „	17 „	22 „	28 „	6 „	15 „	20 „	26 „	3 „	12 „	17 „
HAIFA Sos.	—	—	V-ri » 11	1 Iun.	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—	—	—
HAIFA Plec.	—	—	» » 23	1 „	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—	—	—
BEIRUT Sos.	—	—	S-tă » 6	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—	—	—
BEIRUT Plec.	—	—	» » 12	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—	—	—
PIREU Sos.	D-că » 7	M-ţi » 7	Luni» 7	4 „	10 „	19 „	24 „	2 Iulie	8 „	17 „	22 „	30 „	5 „	14 „	19 „
PIREU Plec.	» » 15	» » 15	» » 15	4 „	10 „	19 „	24 „	2 „	8 „	17 „	22 „	30 „	5 „	14 „	19 „
ISTANBUL Sos.	Luni » 16	M-ri » 16	Marţi » 14	5 „	11 „	20 „	25 „	3 „	9 „	18 „	23 „	3 „	6 „	15 „	20 „
ISTANBUL Plec.	M-ţi » 12	Joi » 12	M-ri» 16	6 „	12 „	21 „	26 „	4 „	10 „	19 „	24 „	1 Aug.	7 „	16 „	21 „
CONSTANŢA Sos.	M-rı » 3	V-ri » 3	Joi » 3	7 „	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	20 „	25 „	2 „	8 „	17 „	22 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când uu călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti un supliment de 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

In lunile de Iunie, Iulie, August şi Septembrie, se acordă călătorilor o reducere de 20%.

HRANA. Preţul biletelor de clasa II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau băuturi. La clasa III-a şi a IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

In timpul escalei vaporului în Portul Alexandria, masa nu este cuprinsă la costul biletului.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75%, din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane adulte, călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane adulte, care cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai multe, de o reducere de 50%.

VOIAJORI DE COMERŢ ŞI ARTIŞTI. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, care vor putea dovedi calilatea lor prin acte. Aceiaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ, dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane, beneficiază de reduceri speciale,

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra biletului de întoarcere, osebit de reducerile pentru copii, menţionate mai sus.

In afară de această excepţie, nici un cumul de reduceri nu se va face.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I“ SAU „DACIA“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 2100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 83	L. ot. 90	L. ot. 93
	II	„ 22	—	„ 18	„ 62	„ 68	„ 71
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	VI	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 560	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 375	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 70	„ 80	„ 90
BEIRUT	I	Fr.frș. 1.400	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 720	—	Fr. frs. 145	Fr. frs. 325
	II	„ 1.030	„ 750	„ 500	—	„ 100	„ 320
	III	„ 450	„ 340	„ 200	—	„ 55	„ 85
	IV	„ 300	„ 230	„ 135	—	„ 35	„ 56
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 700	—	—	P. T. 320
	II	„ 1.100	„ 900	„ 460	—	—	„ 240
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 90
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—	—	—
	II	„ 1.020	„ 870	„ 330	—	—	—
	III	„ 400	„ 330	„ 100	—	—	—
	IV	„ 270	„ 220	„ 70	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I“ SAU „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 3100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 88	L. ot. 90	L. ot. 95
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67	„ 68	„ 72
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 425	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60	„ 80	„ 90
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.530	P. T. 1.285	P. T. 500	—	P. T. 350	P. T. 390
	II	„ 1.150	„ 915	„ 355	—	„ 265	„ 275
	III	„ 510	„ 400	„ 125	—	„ 90	„ 100
	IV	„ 340	„ 270	„ 80	—	„ 60	„ 66
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 720	—	—	P. T. 160
	II	„ 1.100	„ 900	„ 500	—	—	„ 110
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 60
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 40
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.240	Fr. frs. 850	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 910	„ 650	„ 415	—	—	—
	III	„ 360	„ 300	„ 125	—	—	—
	IV	„ 240	„ 200	„ 85	—	—	—

L. ot, = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE (Tarif des billets de voyage)

pentru vaporul mixt „ARDEAL" (pour le bateau mixte „Ardeal")

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	Lei cl. unique	600	1000	2400	6800	—	—	—	—	—
	pont	200	350	650	1875	—	—	—	—	—
de Soulina	Lei cl. unique	600	2150	6350	—	—	—	—	—	
	pont	250	575	1750	—	—	—	—	—	
de Constantza	Lei cl. unique	1650	5550	—	—	—	—	—		
	pont	400	1625	—	—	—	—	—		
de Istanbul	Ltq. cl. unique	56	—	—	—	—	—			
	pont	17	—	—	-	—	—			
de Haifa	P. T. cl. unique	140	92	74	175	230				
	pont	50	30	20	50	60				
de Tripoli	Frs. fr. cl. unique	55	175	220	260					
	pont	20	60	70	85					
de Beyrouth	Frs. fr. cl. unique	115	185	240						
	pont	40	50	56						
de Jaffa	P. T. cl. unique	145	230							
	pont	50	60							
de Port-Said	P. T. cl. unique	170								
	pont	50								

NOTE:

Les prix des billets de la classe unique renferment la nourriture et une couchette dans les cabines du pont inférieur. Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix du pont ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchetes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur les prix tarifaires et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120—au Frs. fr. 18—par jour.

Pour autres précisions voir page 13 „Informations".

Ltq. signifie „Lires turques",
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T. signifie „Piastres tarif egyptiens".

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

Pour		Haifa	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	P. T. cl. unique	175	785	1000		
	pont	50	235	295		
de Alexandrie	P. T. cl. unique	255	770	950		
	pont	60	220	270		
de Haifa	P. T. cl. unique		805	960		
	pont		220	284		
de Istanbul	Ltq. cl. unique			20		
	pont			5,5		
de Constantza	Lei cl. unique				600	1000
	pont				250	350
de Soulina	Lei cl. unique					600
	pont					250

Les prix des billets de Alexandrie, de Port-Said, de Haifa, de Istanbul à Soulina et Galatz, s'obtiennent par la somme des prix des billets de ces ports à Constantza et des prix des billets de Constantza respectivement à Soulina et à Galatz. La nourriture pendant le séjour à Constantza n'est pas comprise dans les prix tarifaires.

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

4. La nourriture, pendant le séjour dans les ports du Levant, n'est pas comprise dans les prix tarifaires de la „classe unique". Elle pourra être obtenue au bateau contre la somme de Frs. fr. 45 ou P.T. 53 par jour.

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE — (Tarif des billets de voyage)

al liniilor DUNĂRE—CONSTANŢA—MAREA EGÉE şi DUNĂRE—CONSTANŢA=LEVANT

(des lignes Danube — Constantza — Mer Egee et Danube — Constantza — Levant.)

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	cl. unique Lei	250	500	1100	2150	3550	—	—	—	—	—
	pont	125	250	385	750	1050	—	—	—	—	—
de Soulina	cl. unique Lei	250	830	1900	3300	—	—	—	—	—	
	pont	125	300	665	1000	—	—	—	—	—	
de Constantza	cl. unique Lei	600	1650	3050	—	—	—	—	—		
	pont	300	575	950	—	—	—	—	—		
de Istanbul	cl. unique Ltq.	13	31	—	—	—	—	—			
	pont	4,5	11	—	—	—	—	—			
de Haifa	cl. unique P.T.	64	50	50	90	155					
	pont	32	25	25	45	55					
de Tripoli	cl. unique Frs.fr.	45	80	120	165						
	pont	20	40	60	80						
de Beyrouth	cl. unique Frs.fr.	55	105	155							
	pont	30	50	55							
de Jaffa	cl. unique P.T.	75	140								
	pont	40	55								
de Port-Said	cl. unique P.T.	85									
	pont	45									

NOTE:

Les prix tarifaires ne renferment ni la nourriture ni les taxes d'embarquement et de débarquement.

La nourriture peut être obtenue à bord en payant Lei 300 ou Frs. fr. 45 par jour en „classe unique" et Lei 120 ou Frs. fr. 18 par jour pour le „pont".

Ces prix sont valables pour les bateaux mixtes: Durostor, Dobrogea et Bucureşti.

Pour le bateau mixte „Ardeal" voir tarif spécial, page 12.

Ltq. signifie „Lires turques"
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T., signifie „Piastres tarif egyptiens"
Pour autres précisions voir en page 13 „Informations"

Pour		Haifa	Patras	Chios	Volo	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	cl. unique P. T.	90	—	—	—	395	490	515	550
	pont	45	—	—	—	140	170	180	190
de Alexandrie	cl. unique p. .	155	—	—	—	360	460	480	520
	pont	55	—	—	—	125	160	170	180
de Haifa	cl. unique P. T.	—	—	—	—	410	485	525	565
	pon	—	—	—	—	140	150	160	170
du Pirée	cl. unique Frs.fr.	50	70	90	165	250	275	315	
	pont	25	35	45	55	85	95	110	
de Patras	cl. unique Frs.fr.	115	130	210	280	315	335		
	pont	40	45	75	100	110	120		
de Chios	cl. unique Frs.fr.	90	185	250	280	310			
	pont	45	65	90	100	110			
de Volo	cl. unique Frs.fr.	145	225	260	310				
	pont	50	80	95	105				
de Istanbul	cl. unique Ltq.	8	11	14					
	pont	4	4	5					
de Constantza	cl. unique Lei	250	500						
	pont	125	250						
de Soulina	cl. unique Le	250							
	pont	125							

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

INTINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	C SUCEAVA	C PELEŞ	B SUCEAVA	A ALBA-IULIA
GALATZ	7 h.		12 Juin	8 Juillet	4 Août	21 Août
SOULINA	—	16 h.	12 „	8 „	4 „	21 „
	17 h.	—	12 „	8 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	—	6 h.	13 „	9 „	5 „	22 „
	14 h.	—	15 „	11 „	7 „	24 „
ISTANBUL	—	10 h.	16 „	12 „	8 „	25 „
	17 h.	—	16 „	12 „	8 „	25 „
IZMIR	—	6 h.	—	—	10 „	—
	18 h.	—	—	—	10 „	—
LE PIRÉE	—	6 h.	18 „	14 „	—	27 „
	14 h.	—	18 „	14 „	—	27 „
MALTE	—	18 h.	20 „	16 „	13 „	29 „
	20 h.	—	21 „	17 „	14 „	30 „
ALGER	—	6 h.	24 „	20 „	—	2 Sept.
	12 h.	—	26 „	22 „	—	5 „
VALENCE	—	11 h.	—	—	—	6 „
	18 h.	—	—	—	—	7 „
BARCELONE	—	16 h.	27 „	23 „	17 „	—
	15 h.	—	29 „	25 „	19 „	—
MARSEILLE	—	9 h.	30 „	26 „	20 „	9 „
	12 h.	—	4 Juillet	30 „	24 „	15 „
GÊNES *	—	8 h.	5 „	31 „	25 „	—
	20 h.	—	5 „	31 „	26 „	—
NAPLES *	—	8 h.	7 „	2 Août	—	15 „
	8 h.	—	8 „	3 „	—	16 „
CATANE ou MESSINE (facult)	—	7 h.	9 „	4 „	29 „	—
	7 h.	—	10 „	5 „	31 „	—
LE PIRÉE	—	9 h.	12 „	7 „	2 Sept.	19 „
	18 h.	—	12 „	7 „	2 „	19 „
ISTANBUL	—	6 h.	14 „	9 „	4 „	21 „
	18 h.	—	14 „	9 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	—	14 h.	15 „	10 „	5 „	22 „
	20 h.	—	17 „	12 „	7 „	24 „
SOULINA	—	6 h.	18 „	13 „	8 „	25 „
	7 h.	—	18 „	13 „	8 „	25 „
GALATZ		16 h.	18 „	13 „	8 „	25 „

*) Pentru ruta „C" escalele la „Genova" şi „Napoli" sunt facultative.

NOTE: Direcţiunea S. M R. nu răpunde de întârzierile cauzate de forţă majoră în timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constantza,
Prezentul intinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIILE LINIILOR: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE (I) şi DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT (II)

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	I Durostor	II Dobrogea	II Bucureşti	I Durostor	II Ardeal	I Durostor	II Dobrogea	II Bucureşti	I Durostor
GALATZ	7 h.	—	26/V	7/VI	23/VI	23/VI	9/VII	21/VII	25/VII	10/VIII	18/VIII
SOULINA	—	17 h.	26 „	7 „	23 „	23 „	9 „	21 „	25 „	10 „	18 „
	18 h.	—	26 „	7 „	23 „	23 „	9 „	21 „	25 „	10 „	18 „
CONSTANTZA	—	6 h.	27 „	8 „	24 „	24 „		22 „	26 „	11 „	19 „
	7 h.	—	28 „	9 „	25 „	25 „		23 „	27 „	12 „	20 „
	—	6 h.					10 „				
	15 h.	—					11 „				
ISTANBUL	—	11 h.	29 „	10 „	26 „	26 „	12 „	24 „	28 „	13 „	21 „
	20 h.	—	29 „	10 „	26 „	26 „	12 „	24 „	28 „	13 „	21 „
LE PIREE	—	16 h.	31 „	—	—	28 „	—	26 „	—	—	23 „
	15 h.	—	3/VI	—	—	1/VII	—	29 „	—	—	26 „
PATRAS ou CHIOS (facult)	—	7 h.	4 „	—	—	2 „	—	30 „	—	—	27 „
	7 h.	—	6 „	—	—	4 „	—	1/VIII	—	—	29 „
HAIFA	—	6 h.	—	15 „	1/VII	—	16 „	—	2/VIII	18 „	—
	18 h.	—	—	17 „	3 „	—	18 „	—	4 „	20 „	—
TRIPOLI (facult)	—	9 h.	—	18 „	4 „	—	19 „	—	5 „	21 „	—
	20 h.	—	—	18 „	4 „	—	19 „	—	5 „	21 „	—
BEYROUTH	—	6 h.	—	19 „	5 „	—		—	6 „	22 „	—
	16 h.	—	—	20 „	6 „	—		—	7 „	23 „	—
	—	6 h.	—			—	20 „	—			—
	20 h.	—	—			—	21 „	—			—
IAFFA	—	8 h.	—	21 „	7 „	—	22 „	—	8 „	24 „	—
	18 h.	—	—	26 „	12 „	—	28 „	—	13 „	29 „	—
PORT-SAID	—	9 h.	—	27 „	13 „	—	29 „	—	14 „	30 „	—
	16 h.	—	—	28 „	14 „	—	30 „	—	15 „	31 „	—
ALEXANDRIE *	—	12 h.	—	29 „	15 „	—		—	16 „	1/IX	—
	18 h.	—	—	30 „	16 „	—		—	17 „	2 „	—
	—	7 h.	—			—	31 „	—			—
	20 h.	—	—			—	31 „	—			—
HAIFA (facult.)	—	7 h.	—	2/VII	18 „	—	2/VIII	—	19 „	4 „	—
	18 h.	—	—	2 „	18 „	—	2 „	—	19 „	4 „	—
VOLO	—	19 h.	7 „	—	—	5 „	—	2 „	—	—	30 „
	15 h.	—	8 „	—	—	6 „	—	3 „	—	—	31 „
ISTANBUL	—	8 h.	10 „	7 „	23 „	8 „	6 „	5 „	24 „	9 „	2/IX
	12 h.	—	10 „	7 „	23 „	8 „	6 „	5 „	24 „	9 „	2 „
CONSTANTZA	—	13 h.	11 „	8 „	24 „	9 „		6 „	25 „	10 „	3 „
	20 h.	—	13 „	10 „	26 „	11 „		8 „	27 „	12 „	5 „
	—	8 h.					7 „				
	20 h.	—					8 „				
SOULINA	—	7 h.	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „
	8 h.	—	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „
GALATZ		18 h.	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „

*) *Escala la Alexandria este facultativă pentru vaporul „Ardeal".*

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

(Tarif des billets de voyage)

al liniei DUNARE-MEDITERANA OCCIDENTALA

(de la ligne Danube-Mediterranée Occidentale)

pentru cele trei rute (pour les trois routes): „A", „B" et „C".

S. M. R. își rezervă dreptul de a modifica oricând prezentul tarif fără aviz prealabil.

(Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable).

		Pour													
		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée Izmir		Malte		Alger	Valence Barcelone			Marseille		
		A B C	A B C	A B C	A C	B	A C	B	A C	A	B	C	A	B	C
de Galatz	Lei cl. unique	600	1000	2800	4500	4200	6900	6900	7400	9000	8100	9000	10050	8700	9500
	pont	250	350	650	1100	1100	2250	2250	2500	2750	2750	2750	3000	3000	3000
de Soulina	Lei cl. unique		600	2450	4050	3800	6400	6400	7000	8600	7700	8600	9600	8350	9150
	pont		250	575	1050	950	2150	2150	2350	2650	2650	2650	2850	2850	2850
de Constantza	Lei cl. unique			1650	3450	3200	5200	5500	5950	7550	6650	7550	8550	7300	8100
	pont			400	800	800	2000	2000	2250	2500	2500	2500	2750	2750	2750
de Istanbul	Frs. fr. cl. unique				220	205	595	680	705	950	825	950	1180	995	1110
	pont				70	70	225	225	250	335	335	335	380	380	380
de Le Pirée Izmir	Frs. fr. cl. unique						365	495	565	770	665	770	1000	835	930
	pont						125	125	210	250	250	250	300	300	300
de Malte	Frs. fr. cl. unique								325	570	390	570	780	545	700
	pont								100	160	160	160	200	200	200
de Alger	Frs. fr. cl. unique									165	—	210	400	—	400
	pont									65	—	65	100	—	100
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique										230	155	155	250	440
	pont										55	55	55	80	125
de Marseille	Frs. fr. cl. unique													150	295
	pont													45	90
de Gênes	Frs. fr. cl. unique														—
	pont														—
de Naples	Frs. fr. cl. unique														—
	pont														—
de Messine Catane	Frs. fr. cl. unique														—
	pont														—
du Pirée	Frs. fr. cl. unique														
	pont														
de Istanbul	Fr. fr. cl. unique														
	pont														
de Constantza	Lei cl. unique														
	pont														
de Soulina	Lei cl. unique														
	pont														

		Pour																							
		Gênes	Naples		Messine Catane		Le Pirée			Istanbul			Constantza			Soulina			Galatz		
		B C	A	C	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
de Galatz	Lei cl. unique	7400	9000	8100	9000	10050	8700	9500													
	pont	2500	2750	2750	2750	3000	3000	3000													
de Soulina	Lei cl. unique	7000	8600	7700	8600	9600	8350	9150													
	pont	2350	2650	2650	2650	2850	2850	2850													
de Constantza	Lei cl. unique	5950	7550	6650	7550	8550	7300	8100													
	pont	2250	2500	2500	2500	2750	2750	2750													
de Istanbul	Frs. fr. cl. unique	705	950	825	950	1180	995	1110													
	pont	250	335	335	335	380	380	380													
de Le Pirée Izmir	Frs. fr. cl. unique	565	770	665	770	1000	835	930													
	pont	210	250	250	250	300	300	300													
de Malte	Frs. fr. cl. unique	325	570	390	570	780	545	700													
	pont	100	160	160	160	200	200	200													
de Alger	Frs. fr. cl. unique	475	580	615	—	770	890	—	990	1070	—	1170	1180	—	1280	1310	—	1410	1360	—	1460
	pont	115	170	170	—	235	335	—	335	405	—	405	440	—	440	460	—	460	475	—	475
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique	570	570	725	805	765	905	985	945	1020	1095	1060	1145	1225	1185	1195	1275	1235			
	pont	210	210	240	240	240	345	345	345	390	390	390	405	405	405	420	420	420			
de Marseille	Frs. fr. cl. unique	505	505	605	730	685	740	910	870	855	1020	980	980	1145	1105	1030	1195	1160			
	pont	150	150	210	210	210	310	310	310	350	350	350	365	365	365	380	380	380			
de Gênes	Frs. fr. cl. unique	375	—	615	615	—	755	755	—	865	865	—	995	995	—	1045	1045				
	pont	95	—	200	200	—	235	235	—	310	310	—	330	330	—	345	345				
de Naples	Frs. fr. cl. unique	375	—	180	400	—	470	545	—	605	615	—	675	740	—	800	790	—	855		
	pont	95	—	55	125	—	125	200	—	200	215	—	215	230	—	230	245	—	245		
de Messine Catane	Frs. fr. cl. unique		—	330	330	—	515	515	—	605	605	—	735	735	—	790	790				
	pont		—	100	100	—	175	175	—	230	230	—	245	245	—	260	260				
du Pirée	Frs. fr. cl. unique				300	300	300	515	515	515	575	575	575	650	650	650					
	pont				60	60	60	130	130	130	145	145	145	160	160	160					
de Istanbul	Fr. fr. cl. unique							235	235	235	360	360	360	410	410	410					
	pont							70	70	70	85	85	85	100	100	100					
de Constantza	Lei cl. unique										600	600	600	1000	1000	1000					
	pont										250	250	250	350	350	350					
de Soulina	Lei cl. unique													600	600	600					
	pont													250	250	250					

N O T E

Les prix des billets de la «classe unique» sont valables pour les cabines du pont inférieur.

Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20 % sur les prix tarifaires.

Les prix des billets de la «classe unique» renferment la nourriture et une couchette.

Les prix du «pont» ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchettes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur le prix tarifaire et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120,— ou Frs. fr. 18,— par jour.

La nourriture n'est pas servie au bateau pendant le séjour dans le port de Marseille (escale tête de ligne).

Pour autres précisions voir en page 13 «Informations».

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

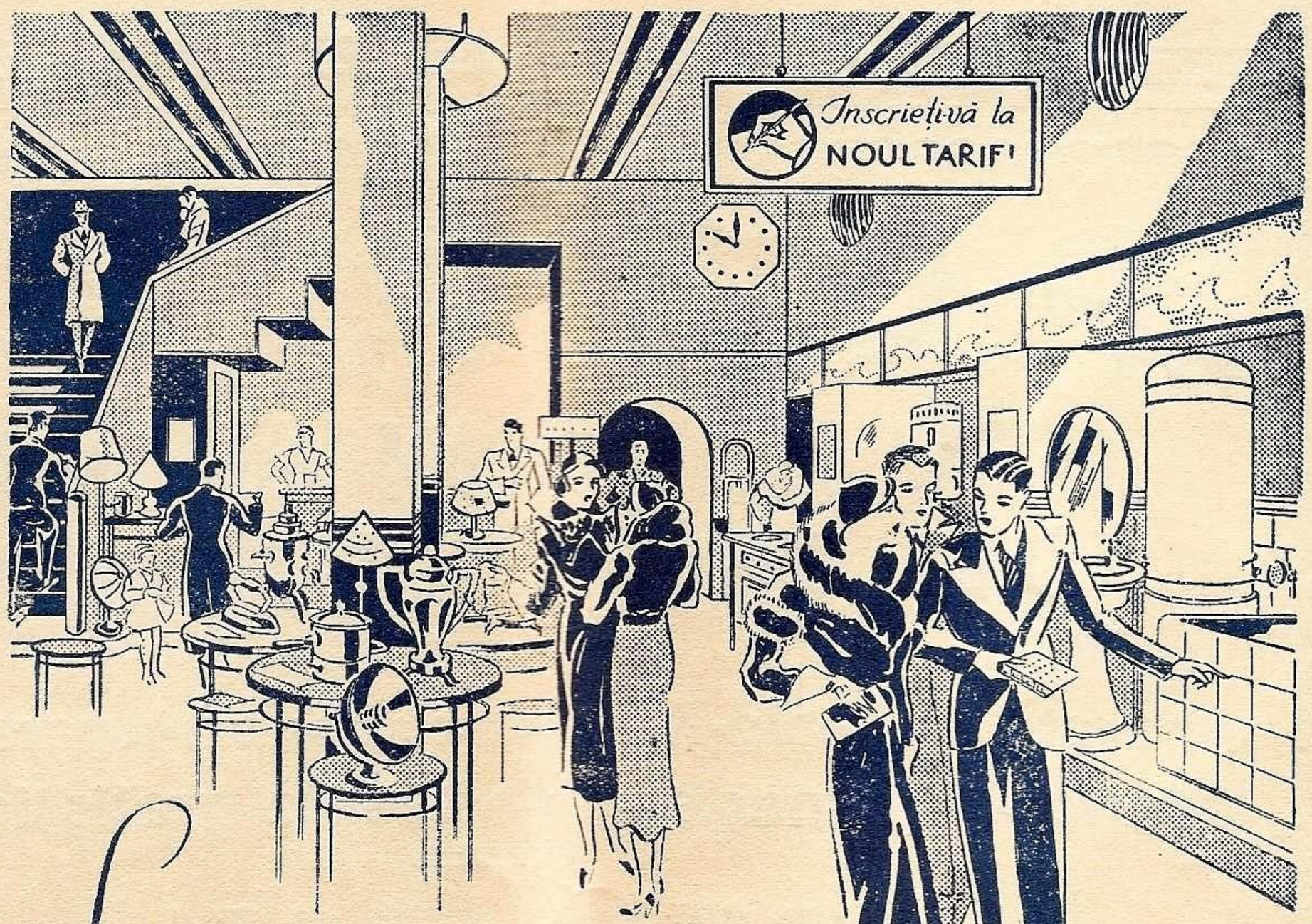
SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL



ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANŢA

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNARE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecarea din Bucureşti cu trenul ac. No. 65 la ora 13^{40} şi sosirea la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREŞTI

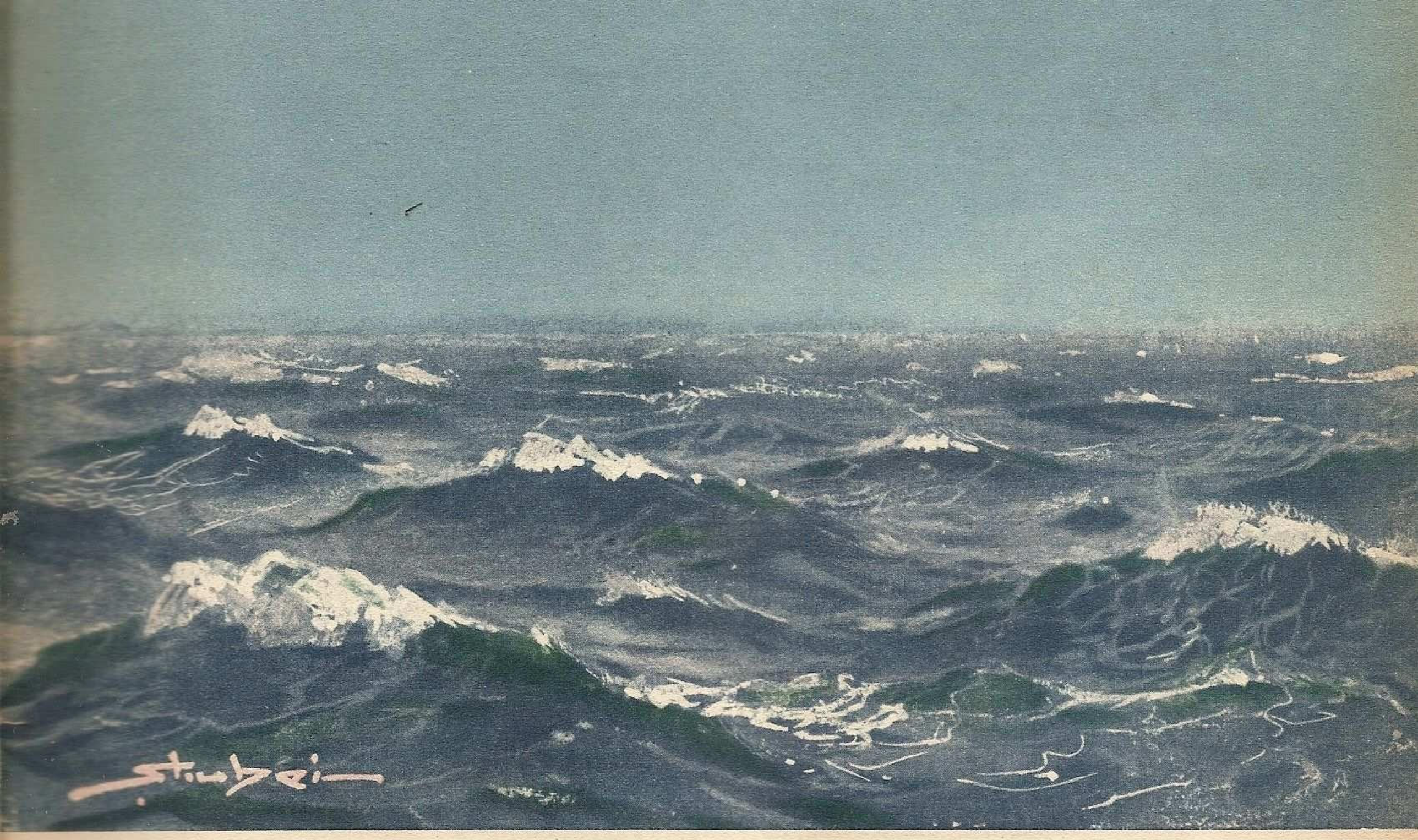
STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUL. PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI. — 650

Preţul Lei 20.—

P/MH 62

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 6
IUNIE 1934
ANUL III

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Redactorul: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

CUPRINSUL:

24 Iunie ziua apelor . . . . . *Redacţia*

„Flotă" românească pe Dunăre pomenită de cronicarii străini . . . . . *Ap. D. Culea*

Marea . . . . . *V. V.*

In joc cu apa . . . . . *Redacţia*

Pe plaja mării... la soare . . . . . *Dr. Dem. Theodorescu*

Literatură: Dramele Mării . . . . . *tradus de Koral*

Pagina Judiciară Maritimă . . . . . *Rep.*

Cronică: Moartea amiralului Togo, Canalul Bega — Dunărea — Marea Neagră, Criza marinei comerciale, 70 de ani dela primul serviciu poştal spre America, Un sistem nou de lăsare la apă a bărcilor de salvare a navelor.

Recenzii, Informaţii—Noutăţi, Din străinătate, Din ţară, Reviste primite, Redacţionale, etc., etc.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800

Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Pentru străinătate preţul dublu.

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.

Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

PHN62

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

PATINAJ

PATINAJUL OTETELEŞEANU: 28 lei intrarea generală reducere 10% la abonamente trimestriale (1800) 14% la abonamente lunare (600 lei).
CLUBUL CICLISMUL Parcul Sportiv Regele Carol II Intrarea la Parc 10%

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
TIC-TAC, *B-dul Elisabeta 12:* **10% reducere.**
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhanghel.* **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* **10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou 5% red. p. literatura străină**
„ MODERNĂ *Str. Regală.* **Cărţi, române şi străine, papetărie, art. de biurou 10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic**
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* **5% specialităţi 25% la reţete.**
„ „ELECTRA" M. Sceopul, *Str. N. Bălcescu 14,* **25% reţete, 5% specialităţi.**
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* **specialităţi 10%, reţete preparate 20%**
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* **Articole de parfumerie şi droguerie 10%**
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* **10%**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* **10% reducere.**
TITO-LANDI PARIS, Lămpi şi Reşouri, *Ion Ghica (fostă Vestei), 9:* **10% reducere.**

CROITORI

H. AUSLANDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* **5%**
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* **10% reducere.**
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* **10% reducere**
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10:* **10% reducere.**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**
La amatorul FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* **developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.**

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* **10% reducere**

CABINET MEDICAL

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* **15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.**
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al materrităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri. diatermie. Consult 16-18a. Banu Manta 79 20% reducere
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* **10%**

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* **reducere 20%.**

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* **reducere 10%**
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* **15%**
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* **20% la reţete şi 5% la specialităţi**
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* **reducere 10%.**
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* **reducere 5%**
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* **10% reducere la Bodegă şi coloniale.**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORU, Croitorie de Dame, Bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* **10% reducere.**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1934. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

Membrii cu cotizaţia în regulă îşi pot procura dela centrală sau secţii:

Carnet de membru	20 lei	Pavilionul Ligei	120 lei
Insigna „ „	60 „	Albumul navelor noastre	60 „
Trofeu pentru şapcă	150 „	Carnet timbre propagandă	100 „

Ce urmăreşte Liga Navală Română?

Liga Navală Română are ca năzuinţă cunoaşterea între ei prin strângerea rândurilor a tuturor iubitorilor de mare, a tuturor care-şi dau seama de covărşitoarea înrăurire a apelor în propăşirea Neamului:

Scopul ei esle ca să desvolte în masele poporului interesul şi dragostea pentru tot ce e în legătură cu apa, pescuit, înot, vâslit, navigaţie cu frâne.

Visul ei este ca pe apele noastre noi să fim stăpâni, ca o cât mai numeroasă flotă comercială să brăzdeze undele şi o cât mai puternică flotă să apere ţărmurile.

Inscrieţi-vă în Liga Navală Română complectând buletinul de mai jos: veţi ajuta la înflorirea neamului.

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primeşte şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel putin un nou membru pe an, complelând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

Profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia .....

Semnătura, ...

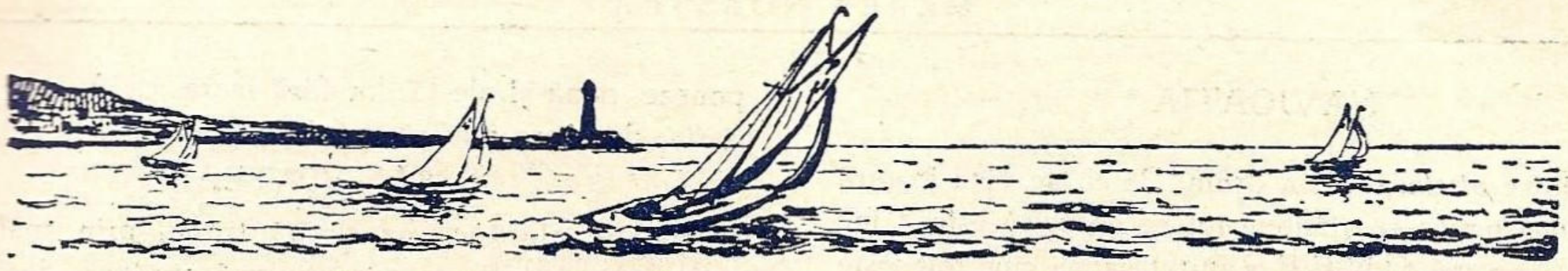
COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori, subofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Fiecare membru primeşte

G R A T U I T

revista „*Marea Noastră* şi se bucură de avantajele de pe verso.



24 IUNIE, ZIUA APELOR

După ziua mamei, ziua copiilor, la 24 Iunie se va sărbători pe întreg cuprinsul ţării *ziua Apelor*.

Inainte de acest soroc, în toate şcolile aşezate lângă un mal de apă, s'au ţinut prelegeri pentru ca tuturor elevilor să li se reamintească tot ce stă în legătură cu apele noastre.

Şi nu-s puţine, căci dacă ne aruncăm uneori ochii pe harta României, ne vedem ţara nu numai brăzdată de numeroase ape ce pornesc din munţi spre Dunăre şi mare, dar şi încinsă de jur împrejur tot cu ape : Tisa, Dunăre, Mare, Nistru, ca nişte fruntarii naturale.

Dacă răscolim trecutul, iarăşi ne apar, alături de munţii cu codrii, salvatori în vremuri de băjenie, *apele* deseori înroşite de sânge amestecat, purtătoare de lesuri.

Aceleaşi ape le vedem, din vremuri îndepărtate încă, brăzdate de plute, şeice (caice) pânzare, şlepuri şi vapoare cu capul de zimbru ori vulturul cu crucea'n cioc, apoi cu tricolorul nostru de azi.

Se pune însă întrebarea : de ce s'a hotărât o zi a apelor ?

Pentru ce această sugestie a Ligei Navale Române a fost cu toată căldura îmbrăţişată de Ministerul Invăţământului ?

Pentru ca adevărul, marele adevăr pus, ca o lege în fruntea revistei noastre.

„Cheia mântuirei noastre este drumul Dunărei spre Marea largă".

Intrevăzut de marele Kogălniceanu, pare a se întuneca, a se uita in volbura altor preocupări ce ne frământă. De aci teama, atât a Ligei, care a dat alarma, cât şi a dregătorilor, care au însuşit-o.

De aci străduinţa de a înlătura norul, înfiltrând *tineretului*, deci viitorului neamului, încă pe cele mai mărunte bănci, ce au fost apele pentru noi şi ce vor fi, *ce vor trebui să fie* mai ales.

Azi, mai mult ca ori când, nu se vorbeşte de cât de „munca naţională", „România a românilor". Cum se aplică aceste principii în ceeace priveşte apele ?

Marea Neagră, pe vremuri lac moldovenesc, cu flote, cu corsari, cu piraţi, cu baze navale, cu arsenale. Nistru, Prutul, Siretul hăuind nu numai de glasul plutaşilor, dar şi al seicilor, care aruncau *ursul* (ancora) pe'nserate, sau se'nfigeau cu *buza* (prova) în mal, legându-şi *otgonul* (parâma) de un stejar voinic, frate cu catargul.

Dunărea iarăşi a noastră, ori a turcului, după împrejurări.

Politiceşte suntem mai mult sau mai puţin stăpâni, principial diferitele comisiuni internaţionale sau riverane fiind instituite pentru a stabili o colaborare între statele udate de apele ce ne'nconjoară.

Dar... am ştiut noi să tragem toate foloasele, toate bogăţiile acestor ape ? Cu toată părerea de rău trebue să mărturisim că nu, de şi au fost oameni care au încercat şi luptat ca prin legi şi iniţiative să trezească interesul pentru ape până nu va fi prea târziu.

Le vom lua pe rând.

PESCUITUL

Una din marile bogăţii ale apelor stă în sânul lor : *peştele*. Avem o lege a pescuitului, avem îndrumători savanţi în fruntea conducerii, dar... nici legea nu se aplică, nici îndrumătorii nu-s înţeleşi.

Peştele, acest aliment superior cărnii, la noi încă se vânează rudimentar, se transportă mizerabil, aşa în cât îşi pierde atât din valoarea comercială cât şi din cea nutritivă, e scump şi nu în atâta cantitate în cât să exportăm, în loc de a importa. Cauzele ? Ca în toate : marea masă, dela pescar şi agent, până la consumator e lipsită de cunoştinţele ştiinţifice moderne ale *pisciculturei*.

Nu ştim să mărim producţia, nu ştim să o exploatăm, fiindcă suntem singura ţară din lume în care nu există nici o *şcoală de piscicultură* Există una la Giurgiu, bine înzestrată dar... stă închisă ! Iar vecinii noştri bulgari au două, au eliminat pescarii străini de pe coastă, au un număr îndoit de pescari şi produc de trei ori mai mult decât noi !

Iată deci că această bogăţie a apelor noastre nu e cu desăvârşire a noastră, iar dela pescarul vânător până la publicul consumator, toţi se plâng, unul că profitul e prea mic, celălalt că plăteşte prea scump.

NAVIGAȚIA

Apa, între altele, e și un drum. Pe ea ne vine în țară tot ce avem nevoe și trimitem tot ce ne prisosește. Cine a vizitat expoziția O.N.E.F. a putut vedea cine folosește această cale, cine încasează costul cărăușiei: *străinii.* La 580 vase românești intrate și eșite anul trecut din porturile noastre, au fost 3893 vase străine. Să-și închipue fiecare cât bănet, în valută forte, a eșit în țară și cât ar fi trebuit să intre în țară, dacă proporția ar fi fost inversă.

Dar a avea vase naționale nu însemnează numai navlul (cărăușia) intrat în țară, ci și un mijloc de trai pentru mii de marinari români șomeri, ale căror salarii ar rămâne tot în țară.

La aceași expoziție se mai poate vedea că pe Dunărea noastră din 16 tone de marfă transportată, 15 tone se folosesc de șlepuri străine și una numai de cele românești; la Mare proporția e aceiași.

Să se spulbere de noi, opera înaintașilor noștri care au înțeles rostul și folosul navelor naționale, au întemeiat servicii de navigație de stat, au format personal național? Mulțumită lor parcul de vase românești la Dunăre s'a dublat, la mare am rămas tot la 48, dar pe când noi dublam, străinii înzeceau, și azi pe Dunăre se pot vedea nu numai pavilioane riverane, care ne-au întrecut, ci și engleze, franceze. La mare, chiar norvegiene și japoneze, până și ale țărilor fără mare, ca Austria și Ungaria, dar care știu să o folosească.

SĂNĂTATEA

Apa, în afară că ne curățâ trupul prin spălare, ne primenește aerul prin curenții ce-i produce, dar ne mai întărește trupul prin sporturile în aer liber ce ni le pune la îndemână: *înot, văslit, pânzărie.*

Toate aceste sporturi, — primul obligatoriu aiurea, ne dau încredere în noi, ceeace nu e puțin lucru. Cine a vizitat expoziția O. N. E. F. a putut vedea la pavilionul polonez sutele de bărcuțe cu care tineretul pornește vara până la mare, cunoscându-și țara, întărindu-și mușchii și plămânii, gustând farmecul răsăriturilor și apusurilor, așa cum numai la mal de ape se poate vedea.

E și la noi o mișcare, — București, Constanța, Balcic, — dar exemplul celor cu dare de mână trebue urmat de cât mai mulți, de toți.

Pentru toate aceste motive autoritățile au închinat o Duminecă apelor. In acea zi toți fii acestei țări, chiar cei ce nu sunt pe lângă o apă, trebue să se convingă de următoarele:

Toți trebue să știm a înnota.

Fiecare școală, breaslă să-și aibă bărcuța ei.

Cu toții să conlucrăm ca să desvoltăm marina noastră de comerț și de război.

PE APELE NOASTRE NOI SĂ FIM STĂPÂNI.

„Flotă“ românească pe Dunăre pomenită de cronicarii străinii

Dintre isprăvile puse de romanticii noștri pe seama trecutului, corăbiile Moldovii și ale Țării Românești de altă dată par azi siluete în ceața mirajului. Pretinsa flotă a lui Ștefan cel Mare, ori afirmația lui Bălcescu că Marea Neagră ar fi fost cândva un „lac moldovenesc" nu află nici o confirmare în documentele istorice și nici măcar în mărturii lăturalnice de ale contimporanilor.

Odată cu cucerirea litoralului marin de către turci, în veacul al XV-lea, a vadurilor dunărene și a cetăților, expansiunea noastră marinărească a încetat. Circulația a rămas exclusiv în seama corăbiilor turcești. Și înainte și după această tragică cotitură a istoriei noastre, o viață românească de apă a existat totuși; a fost pescuitul care a adus înflorirea economică a principatelor dela întemeere. Din veacul XIV, mii de care de pește urcau dela Dunăre și Mare spre Ungaria și Polonia, pe fiece an; iar morunul uscat și icrele negre de Chilia (unde trăiau moldoveni și nici pomeneală de ruși) mergeau la mesele sultanilor și ale dogilor Veneției.

Când turcii, în 1485, cucerind din mâinile pârcălabilor lui Ștefan cel Mare, Cetatea Albă, au trecut subt sabie și au robit toată populația adunată între zidurile cetății, lăsând slobozi „200 de familii de pescari" [1]), — firește, ca să muncească pentru noui stăpânitori.

Pe luntrile (monoxile) acestor pescari treceau oștile domnești de pe un mal pe altul când voiau să atace lagărele turcești. Le mobilizau crainicii voivozilor în taina sălcilor și a stufărișului bălților dunărene numai de ei cunoscute.

Prin anii 1444 se pornise o nouă cruciată împotriva turcilor subt comanda viteazului ardelean Ion Corvinul. Luă parte și un corp de călăreți ai domnului Munteniei Vlad Dracul, conduși de tânărul voevod Vlad Țepeș. Oastea creștină fu risipită la Varna — unde pieri și regele Ungariei, — iar cât a putut scăpa, a luat drumul Dunării. Parte din fugari fură trecuți Dunărea de românii dela vaduri cu luntrile lor, rând pe rând.

După spusa cronicarului polon, ci-că un luntraș român ce trecea pe cardinal în hainele lui scumpe, pe la mijlocul Dunării, își scutură lunrea ca să scape de cardinal, după ce l-a despuiat de veș-

---

[1]) N. Iorga: *Chilia și Cetatea Albă,* pag. 161.

minte şi de bogăţiile ce le avea cu sine. Am avut şi noi piraţii noştri...

Ion Corvinul cu românii „cari sunt singurii ce cunosc aceste locuri" apucară prin Dobrogea spre vadul Hârşovei pe unde trecură în Muntenia la Cetatea de Floci.

Cruciaţii de pe mare porniră subt comanda ducelui burgund, nobilului francez Wavrin să facă legătura cu rămăşiţele oastei creştine. Corăbiile franceze şi veneţiene ajunseră la gura Dunării, la cetatea Chiliei şi de acolo urcară fluviul. La Brăila le ieşiră în cale Vlad Ţepeş, făgăduindu-le în numele tatălui, Vlad Dracul, provizii, călăuză spre cetăţile dunărene stăpânite de turci şi ajutor militar pentru cucerirea lor.

Ajunşi subt zidurile Silistrei, Vlad Dracul puse la dispoziţia cruciaţilor am putea zice „flota Dunării" ce o avea acolo: *„40—50 vase... cari sunt dintr'o bucată... lungi şi strâmte şi cu mulţi valahi în ele..."*. Acestea-s străvechile noastre cinuri, scobite din trunchiuri de ştejari şi de plopi uriaşi pentru nevoile pescuitului şi ale comunicaţiilor locale pe apă. Povesteşte Wavrin în cronica lui [1]), că înainte să se înceapă atacul Silistrei, *„valahii cu vasele lor intrară într'o gârlă ca să prindă un turc ce pescuia acolo"* şi care făcu mărturisiri despre apărarea cetăţii.

De aici galerele cu crucea pe pânzele umflate de vânt porniră spre Turtucaia. *„Fiul voevodului valah le însoţiră cu vasele lui... cari fiind cu vâsle şi nu cu pânze ca ale noastre, veneau în urmă... Domnul Ţării Româneşti merse pe uscat urmărind ţărmul şi galerele cu toată puterea sa"*. Ancorară în apropiere *„unde găsiră pădure şi loc bun de făcut cărbuni (mangal)"*. Debarcară. Vlad Ţepeş trimise un căpitan al său care grăi astfel comandantului cruciat: *„Fiul domnului Valahiei spune domniilor voastre să ştiţi că aţi ancorat la două mile de cetatea Tutrakan şi vă roagă dumnealui să fiţi gata de atac mâine dimineaţa, că are dumnealui oaste tare de 500 valahi"*. A doua zi nobilul domn Wavrin *„puse să se sune din trompete, semnal de ridicarea ancorelor, şi porniră în urma vaselor valahe cât putură de grabă. Punând şi piciorul pe uscat, valahii (românii) fură respinşi până la vasele lor, cele 150 la număr, de turcii din cetate. Dar ducele Wabrin cu arbaletele şi tunurile de pe două galere, ajută pe români să pornească din nou la asalt"*.

Iată-i acum pe voinicii noştri dunăreni, în mărturisirile cronicarului francez, trecând Dunărea de-a călare dela Giurgiu la Rusciuc, la porunca voevodului Vlad Dracul: *„Domnul Valahiei porunci să se treacă (Dunărea) cu caii cei 4000, ca să ajute pe împresurătorii (cruciaţi). Văzând turcii venind asupra lor atâta putere, o luară la fugă cari cum putură"*.

Aceiaşi meşteri înnotători, ca nişte eroi din baladele Dunării, ni-i înfăţişează acelaş cronicar francez la atacul Nicopolului, fugind noaptea înnot dela Nicopolea (din Bulgaria) la Nicopolea Mică (Turnu Măgurele de azi): *„Mai mulţi valahi şi unguri fiind prizonieri (la turci) şi ştiind înnotul, cutezară să se arunce în apă şi să treacă fluviul. Ajungând la creştini, spuseră că turcii au fugit pe întrecutele"*.

Avem aici un caz de cooperare de forţe „navale" şi de uscat, întâiul şi ultimul din istoria noastră până în veacul trecut. Episodul, oricât de mic prin modestia mijloacelor, vădeşte totuşi virtuţi marinăreşti cu cari ne putem mândri.

Altă mărturie de isprăvi româneşti de pe apă, o avem din anii 1603, în zilele lui Radu Şerban Basarab. Trimesese voevodul muntean un corp expediţionar în Dobrogea să lovească sălaşele turceşti şi tătărăşti. Se afla în această mică oaste şi un italian din Raguza, Alvise Radibrad, mercenar trimis de Basta, voevodul Ardealului. Insemnările lui au fost publicate de d. N. Iorga [1]). Reţinem din ele aceste pasagii:

„Au trecut ai noştri cu câteva luntrii pe la Brăila şi atacară aşezările turceşti şi au ajuns până la Silistra. Atâta de mult s'au speriat turcii, că au părăsit într'o singură zi partea de pământ ce e între Brăila şi Mare, ce se cheamă Dobrogea, retrăgându-se cu paşa la Bazargic. Ai noştri, din pricina numărului mic de luntrii, trecură puţini. Nu erau alţi locuitori pe malul acela al Dunării decât numai un sat numit Daiani (Dăeni), unde s'au strâns cu familiile lor multe mii de români fugari de tirania aspră a voevozilor Munteniei şi Moldovei. Şi negândind ai noştri că în acei ţărani e atâta dorinţă de luptă, debarcară. Ţăranii, după obiceiul lor, se adunară, că părea o numeroasă şi organizată armată; şi privind din vârful dealurilor către ai noştri cari erau jos şi văzându-i puţini, năvăliră cu iureş, că ai noştri abia avură timp să se îmbarce. Şi pentrucă luntrile (navicelli) în mare parte erau făcute dintr'un singur lemn, uşor se răsturnau. Peste o sută se înnecară dintr'ai noştri, iar alţii fură ucişi".

Nici în note de călători streini, nici în cele pământene, nu mai întâlnim de atunci vre-o ispravă românească de pe apă.

Iluzia istorică a galerelor voevodale, a vre-une caravele sau măcar o şaică domnească, din întâile noastre aspiraţii marinăreşti, nu şi-a avut niciodată fiinţă reală.

Să nu ne întristăm de adevăr. Am rămas ca pescari în praguri dunărene, în raelele turceşti şi la munca de vaduri. Gloria pescărească seculară compensează şi ne mângâe. Cântecele de apă cu voinici luptători împotriva turcilor, înnotători ai Dunării în lung şi în lat, îşi au corespondenţă în fapte trăite de unde s'au inspirat. Că de n'ar fi nu s'ar povesti...

Aceştia au fost flotilaşi ai unei flote ce ar fi putut fi şi n'a fost. Ne mulţumim şi cu aceasta atmosferă de istorie marinărească anonimă.

AP. D. CULEA

[1]) Wabrin: Anciennes Chroniques... retipărirea N. Iorga: Crois des Campagne sur Danube (1445).

[1]) N. Iorga: *Studii şi Documente*, vol. IV, p. 117.

Cugetări marinăreşti

Chestiunile mari, nu pot fi frământate şi înţelese decât în largul Mării, departe de patimile omeneşti.

Marinarul, obişnuit a vedea departe în zare şi dincolo de zare, vede şi trăeşte adevărata viaţă. Numai el ştie ce e mirajul, aşa că viaţa pământească nu-l înşeală.

Marinarul, prin viaţa sa în imensitatea apelor, devine oţelit, blând şi iubitor, drept şi cumpănit şi cu experienţa ce-l apropie de înţelepciune.

Marinarul e modest. In mijlocul elementelor naturii, dispare rangul, dispare trufia cu toate celelalte pasiuni omeneşti.

Marinarul omul ştiinţii. El citeşte în adâncimea apelor şi în înălţimea văzduhului şi-şi găseşte drumul în citirea stelelor.

Marinarul e brav şi isteţ. Nimic nu-l opreşte în drumul său, nici furia năpraznică a vânturilor, nici valurile uriaşe ale Oceanelor, nici gheţurile veşnice ale Mărilor polare.

Marinarul e descoperitorul pământurilor. Toate pământurile astăzi locuite au fost găsite de marinari. In latul şi lungul pământului, în întinsele suprafeţe a apelor, nimic n'a rămas necunoscut şi neiscodit de dânşii.

Marinarul e idealist. Intre cer şi apă, în liniştea profundă şi pătrunzătoare, când marea e lină şi luminoasă, ca şi în clocotul furtunilor când marea e înfuriată şi întunecoasă, marinarul să găseşte mai în apropiere de Dumnezeire.

Amiral EUSTAŢIU

PAGINĂ DE INIŢIERE

M A R E A

Am vorbit, în cele câteva articole apărute în această pagină de iniţiere, despre nave în general. Profitând de „Ziua apelor", zi ce trebue să fie o sărbătoare pentru orişicare bun român, conştient de avuţiile ţării noastre şi de putinţa desvoltări lor, să vorbim ceva şi despre *Mare*.

S'au scris şi se pot scrie volume întregi despre Mare ; noi ne vom strădui să-i arătăm utilitatea şi profitul ce-l putem avea dela ea şi tocmai de aceia proslăvim în această „zi a apelor" Marea, spre a face ca massa populaţiei noastre să se pătrundă de influenţa netăgăduită pe care o are acest isvor de bogăţie în cursul desvoltării fizice şi economice a unui popor.

Marea, ne dă în lunile de vară posibilitatea refacerii sănătăţii încercate în munca depusă pentru existenţa noastră şi ne oţeleşte pentru a putea întâmpina mai cu uşurinţă munca ce-o avem înainte.

Marea face ca odraslele noastre să crească mai sănătoase şi mai falnice, marea prin binefacerile ei măreşte potenţialul de viaţă al unui popor.

Dar marea nu ne oţeleşte numai trupurile, ci şi sufletele şi dorinţa fiecăruia ar trebui să fie „să ajungă marinar" cel puţin cu sufletul dacă nu şi cu trupul, căci a fi marinar înseamnă : voinţă, tenacitate şi pregătire absolută pentru preîntâmpinarea necunoscutului. Oare viaţa noastră omenească nu se aseamănă aşa de mult cu furtuna mărilor, viaţa fiecăruia nu este oare o barcă în voia elementelor furioase ale naturii şi atunci nu trebue şi noi să fim marinari, adică să ne ducem barca la limanul fericit al idealului îndeplinit ?

Părinţi, trimeteţi-vă copii la mare, convingeţi-vă voi şi insuflaţi-le lor dragostea de mare.

Copii, iubiţi marea, căci ea vă deschide atâtea orizonturi luminoase, atâtea posibilităţi fericite. Incepeţi s'o cunoaşteţi depe acum, spre a vă putea da seama de imensa putere a Naturii, căutaţi să-i pătrunde-ţi tainele căci numai aşa veţi putea gusta toată frumuseţea naturii în adevărata sa măreţie.

Cum influenţează marea desvoltarea economică a unui popor, ar fi de prisos s'a mai spunem. e suficient să ne aruncăm ochii pe globul pământesc, ca să vedem că cele mai înfloritoare popoare sunt acelea care au mare, care-o iubesc, care ştiu să profite de această binefacere hărăzită de natură.

Şi oare noi dece să nu profităm de acest lucru, dece să nu ne facem viaţa mai bună ? Românul prin calităţile sale excepţionale poate spune că „e născut să fie şi marinar", indiferent dacă e dela munte, câmpie sau malurile apelor.

Acest lucru vi-l afirmăm noi marinari de meserie, cărora ne-au trecut prin mâini atâtea generaţii, sunt fapte văzute şi trăite, ciobanul din vârf de munte ce 'n viaţa lui nu văzuse altă apă afară de isvorul său din munte, în cel mai scurt timp devine marinar bun şi încercat.

E suficient să ne reamintim de călătoriile bătrânului „Mircea" ce lăsa în urma lui o dâră de admiraţie şi respect. Să ne gândim numai la vapoarele noastre ce străbat mările lumii şi care în cele mai grele încercări au stârnit şi stârnesc admiraţia lumei întregi a marinarilor de rasă, a bătrânilor Lupi de mare ca să ne dăm seama de calităţile noastre marinăreşti.

Şi nu este un păcat să nu le punem în valoare, spre binele nostru şi al ţării ?

Şi câte lucruri frumoase nu se pot spune despre mare, dar titlul acestei pagini ne obligă să revenim la scopul ei „iniţierea" şi să-mi fie iertat stilul oare cum scolastic ce-l am în această pagină, dar e datorit unei laturi a sufletului de marinar, ştiinţa.

Visul şi ştiinţa sunt înlănţuite în mod firesc de viaţa noastră şi deşi veţi vedea vreodată un marinar de cart pierdut în reveria ameţitoare a jocului de unde şi lumini pe o mare furtunoasă, să fiţi însă convinşi că ochiul lui gustă frumuseţea neasămuită a mării, dar în acelaş timp îi măsoara puterea de distrugere şi că visul nu-l va împiedeca să ia măsurile dictate de împrejurări spre a o domina. Primejdia trecută, visul îşi va face din nou loc în ochiul său, ca toată viaţa să nu fie decât o cunună splendid împletită din vis şi realitatea pozitivă a ştiinţei.

Cu visul voi lăsa pe cei mai bine dotaţi de natură a'l expune cât mai frumos şi cât mai poetic, realitatea e scopul nostru şi cu ea ne vom ocupa.

Numim *Mare* o îngrămădire imensă de apă sărată ; dacă această îngrămădire întrece oarecare limite ia denumirea de *ocean.*

Pe suprafaţa globului pământesc avem 5 oceane : oceanul Atlantic, oceanul Pacific, oceanul Indian, oceanul Ingheţat de Nord şi oceanul Ingheţat de Sud.

La rândul lor aceste oceane sunt compune din :

1. *Oceanul Atlantic :*

Oceanul Atlantic de Nord	—	suprafaţă	37.147.950	km.
„ „ Sud	—	„	26.549.600	„
Golful Mexic	—	„	1 856.000	„
Marea Caraibelor	—	„	3.007.850	„
„ Nordului	—	„	420.400	„
Canalul Mânecii	—	„	80.250	„
Marea Baltică	—	„	506.350	„
„ Mediterană	—	„	2.105.500	„
„ Neagră şi Azor	—	„	360,850	„
„ Norvegiei	—	„	2.917.650	„

Oceanul Pacific :

Oceanul Pacific de Nord	—	suprafaţă	69.162.300	Km.²
„ „ „ Sud	—	„	61.130.650	„
Marea Behring	—	„	2.225.950	„
„ Okhotzk	—	„	1.403.750	„
„ Japonia	—	„	972.700	„
„ Galbenă	—	„	1.213.250	„
„ Chinei	—	„	3.539.400	„
„ Celebelor	—	„	571.200	„
„ Sulului	—	„	451.100	„
„ Bandei	—	„	932.500	„
„ Javei	—	„	1.200.100	„
„ Arafurei	—	„	1.452.300	„

Oceanul Indian :

Oceanul Indian	—	suprafaţă	42.691.300	Km.₂
Marea Roşie	—	„	411.150	„
Golful Persic	—	„	200.600	„

Oceanul Ingheţat de Nord :

suprafaţă — 12.382.650 Km.²

Oceanul Ingheţat de Sud :

Marea Sudului — suprafaţă 67.784.550 Km.²
Oceanul antartic — „ 11.480,700 „

SUPRAFAŢA MĂRILOR

In total suprafaţa apelor este de aproximativ 340 milioane km² adică mai mult decât 2/3 din aceea a globului pământesc (510.000.000 km²). Această suprafaţă este mult mai mare în emisferul de sud.

ADÂNCIMEA MĂRILOR.

Adâncimea mărilor în general creşte cu cât ne depărtăm de coastele continentelor, la început este o pantă înclinată uşor ca apoi în centrele de mare adâncime să avem adevărate prăpăstii submarine.

Cea mai mare adâncime cunoscută până azi este de 9870 m., adâncime ce se găseşte în apropierea insulelor Filipine, însă nu este exclus ca în viitor să se găsească adâncimi şi mai mari.

SALINITATEA

Gustul sărat al apii de mare e datorit clorurei de sodiu ce se găseşte dizolvat în ea, însă în compoziţia sa chimică mai intră şi alte corpuri, probabil toate corpurile care le cunoaştem noi, însă nu s'a putut identifica în proporţie la un litru de apă decât corpurile ce le dăm mai jos în grame în comparaţie cu apă potabilă.

	Apă din oceanul Atlantic	apă potabilă
Clorură de ordin	27.373	urme
„ „ magnezin	3 373	—
„ „ potasiu	0 592	0.025
Bromură de magneziu	0.0547	—
Sulfat de magneziu	2.2437	—
Sulfat de Calciu	1.3229	0.898
Carbonat de calciu	0,0625	0.123
Metarforfat dn calciu	0.0156	—
Bicărbonat de fier	0.0026	—
Siliciu	0.0149	urme

Apa de mare din cauza sărurilor este alcalină, apa dulce este acidă.

Cantitatea mare de corpuri dizolvate ce-o conţine apa de mare e datorită marii evaporaţii ce-o au aceste mări în raport cu cantitatea de apă dulce ce-o primesc dela răurile şi fluviile ce se varsă în ele.

In oceanul Atlantic găsim 35 — 38 gr. de astfel de săruri, în marea Mediterană de răsărit 41.6, în cea de apus 38,6, în marea Roşie 45 — 46,5 iar în unele lacuri ale canalului de Suez chiar 75 gr. Nu tocmai la fel se întâmplă în alte mări; în cele cu suprafaţă mică şi cantitate de apă dulce ce primesc mai mare, găsim această cantitate de săruri mult scăzută. Astfel în Marea Neagră avem numai 17.6 gr., în mările îngheţate 15.7 gr. iar în marea Baltică 7.4 gr.

In afară de corpurile arătate mai sus, apa de mare mai conţine în interiorul său gaze: ca oxigen, azot sau acid carbonic. In unele locuri se găseşte în compoziţia sa şi acid sulfuric, în marea Neagră la o adâncime de peste 200 m. se găseşte într'o cantitate aşa de mare încât face imposibilă viaţa oricărei plante sau animal.

DENSITATE ŞI PRESIUNE

Densitatea apei de mare după cum am văzut mai sus variază de la un loc la altul, dela o valoare de 1.007 la 1.075, în general însă se întrebuinţează în calcule media 1.026.

La această densitate la adâncimea de 10,07 m. găsim o presiune de o atmosferă pe cm^2, şi această presiune creşte aproape constant cu o atmosferă pentru fiecare 10 m.

Numai reamintindu-ne adâncimea maximă de 9870 m. ne dăm seama de ce presiune găsim la această adâncime; 987 atmosfere.

Lucrul acesta ne face să ne gândim că la presiuni, adică adâncimi mari, n'ar putea să trăiască niciun animal şi că orice corp căzut în mare ar fi turtit. Intr'o anumită măsură acest lucru este adevărat: omul nu se poate coborî decât până la maximum de 80 m. pentrucă la adâncime mai mare cavitatea toracică e turtită; nu însă acelaşi lucru se întâmplă cu o sticlă aruncată în apă, ea se duce la fund a se diforma, pentrucă fiind desfundată presiunea se egalează pe ambele părţi ale pereţilor. Acelaşi lucru se întâmplă şi cu animalele de adâncimi mari: interiorul lor e pus în legătură cu marea astfel că presiunile sunt egalate, totuşi forma lor în general este turtită.

TEMPERATURA LA SUPRAFAŢA APEI

Media temperaturii la suprafaţa apei variază de la un maxim de 25^9 — 27^0 la equator spre a ajunge la 2^0 la poli. In marea Neagră pe coastele noastre această medie e de 10^0 iar spre sud pe coastele Turciei de 15^0.

TEMPERATURA IN ADÂNCIME

Temperatura apei scade în raport direct cu adâncimea şi anotimpurile însă acest lucru numai până la 200 m.; de la această adâncime temperatura scade numai în raport cu adâncimea. La adâncimi mari peste câteva mii de metrii această temperatură este în mod invariabil 0^0 atât la pol şi la equator.

CULOAREA APEI DE MARE

Această culoare este în general albastră, privită însă în mică cantitate pare incoloră, cea ce a făcut să se creadă că această culoare este datorită reflexului cerului, lucru ce s'a dovedit inexact, pentrucă culoarea albastră a mării e datorită micro-organizmelor ce le conţine, cât şi diferitelor metale ce le are în suspensie de aci deci variaţia albastrului, dela albastru închis al mării Negre la albastru deschis al Mediteranei, şi albastru verzui al oceanului Atlantic.

PATRUNDEREA LUMINII IN APA DE MARE

In general apa de mare joacă acelaş rol ca şi o prizmă, descompunând lumina solară. Această descompunere se accentuiază în raport cu adâncimea, astfel că şi cantitatea de lumină scade proporţional cu ea.

Razele roşii dispar către 100 m,. cele verzi şi albastre către 400 — 700 m iar cele violete către 1000 m. ,peste această adâncime probabil că trec numai razele ultra-violete. La această concluzie ne duce faptul că animalele ce trăesc la astfel de adâncimi au ochii, cari în afară de lumina ce-o desvoltă unele din ele, trebue să perceapă şi aceste raze pe care ochiul omenesc nu le poate percepe.

Incepând de la 20 m omul nu mai distinge obiectele perfect, la 30 m. vede numai conturul şters, nu poate distinge o stâncă la 7—8 m. sau o sursă luminoasă (lampă puternică) la mai mult de 25 m.; sub această adâncime pentru chiul omului domneşte întunericul de nepătruns al abisului mării.

MIŞCĂRILE SUPRAFEŢEI MĂRILOR.

Mareea, este mişcarea de revărsare şi retragere a apelor mărilor din cauza atracţiei lunii şi a soarelui. Acest fenomen îl putem explica în felul următor, foarte plastic şi cred că ne vom lămuri fenomenul acesta cât se poate de bine. Dacă într'un aluat pus într'o farfurie, ridicăm centrul său cu o lingură, vom vedea că de pe marginile farfurii aluatul se va retrage; invers dacă vom apăsa centrul, marginile aluatului se vor ridica, acelaş lucru se întâmplă şi cu fluxul şi refluxul. Flux vom avea atunci când centrul apei e respins şi reflux când centrul apei e atras.

Influenţa lunii este preponderantă, însă intervine într'o măsură oarecare şi acea a soarelui. Fenomenul mareii este mai intens atunci când amândouă astrele sunt în aceiaşi linie cu pământul sau în sisigie şi e minimă când sunt în quadratură adică axele lor cu axa pământului formează un unghiu de 90^0.

Sisigiile sunt atunci când avem *lună nouă*, adică soarele şi luna

de aceeaşi parte şi *lună plină* când pământul se află între soare şi lună.

Marea, fluxul şi refluxul se simte aproape numai în mările deschise, în ocean, atingând în unele locuri 50 m. diferenţă de nivel. La noi în marea Neagră nu avem maree.

MARILE CURENTE ALE OCEANELOR.

Apa mărilor equatoriale încălzindu-se mult se revarsă spre poli, această apă fiind mai uşoară, curenţii calzi vor fi la suprafaţa apei, golul produs de această deplasare de apă caldă va fi înlocuit de apa rece a polilor prin curenţi submarini. In modul aces a se stabileşte ciclul curenţilor oceanici. La unele din aceste curente calde le sunt cunoscute direcţiile ce sunt stabile, altele sunt periodice, cum sunt acelea produse de musoni. Aceste curente calde influenţează în mod incontestabil climatul coastelor pe unde trec. Marele curent Gulf-Stream, o limbă de 1100 m., cu un debit de 33 milioane metri pe secundă şi o viteză de 10 km. pe oră, pleacă din mările equatoriale ale Americei cu o temperatură de 32° trimeţând braţe în toate mările oceanului Atlantic de Nord, dealungul Gröenlandei, Angliei, Norvegiei, Mâneci, golful Gasconiei, insulele Canare şi marea Sargaselor făcându-le clima mult mai plăcută şi mai temperată.

VALURI, HULĂ.

Trecerea vântului pe suprafaţa apei produce o agitaţie ce se traduce prin încreţirea suprafeţii apei. Când vântul începe să bată, *marea se montează,* producându-se mici ridicături de apă ce se numesc valuri. Dacă vântul continuă să bată această încreţire a mării se accentuează, creşte se sparg producând berbeci, acele valuri cu spume albe ce dau o înfăţişare aşa de variată şi frumoasă mării. Sub acţiunea continuă a vântului, valurile iau o direcţie perpendiculară pe direcţia vântului şi paralele între ele.

Impresia ce-o avem privind valurile este aceea că apa mării se deplasează în direcţia vântului, lucru ce nu este exact, căci mişcarea valurilor este numai verticală nu şi longitudinală, lucru ce vom vedea mai în detaliu la capitolul „Vânt şi valuri" ce vom expune în curând în această pagină.

La coastă din cauza fundului mic valurile se orientează paralel cu coasta aşa că la ţărm vom avea numai valuri paralele cu coasta. Pe funduri mici, aceste valuri se sparg arătându-ne locurile unde sunt bancuri ce trebuesc ferite.

Odată vântul încetat, marea continuă să se mişte datorită energiei înmagazinate, însă această energie descrescând, valurile nu vor mai avea creste decât foarte rari şi atunci avem ceia ce se chiamă *hulă.*

Ca o încheere a acestor noţiuni generale despre mare să tălmăcim câteva expresiuni marinăreşti relative la mare.

Mare calmă sau *calm plat* atunci când suprafaţa mării e complet imobilă. Dăm mai jos un tablou de starea mării :

	Steaua mări	Inălţimea valurilor	Suprafaţa mări
0	calm	0	Perfect liniştită
1	aproape calm	mai puţin ca 0.25	Puţin încreţită
2	f. uşor agitată	dela 0.25 la 0.50	Increţită (berebi.
3	uşor agitată	„ 0.50 la 0.75	
4	agitată	0.75 — 1.25	
5	foarte agitată	1.25 — 2	
6	demonatată	2 — 3	
7	foarte demontată	3 — 5	
8	furtunoasă	5 — 10 şi mai mult	
9			

Valuri de fund valurile ce se sparg pe fundurile mici deasupra bancurilor producând o pată albă din cauza spumei ,pată ce e bine şi prudent s'o ocolim.

Valuri de coastră, sunt valurile ce se sparg la coastă, în timpul nopţii prin zgomotul ce-l produc ne înştiinţează că uscatul e aproape.

Valuri de prova atunci când o navă în drumul ei primeşte valurile în prova.

Valuri de travers când le primeşte de travers, dintr'o parte.

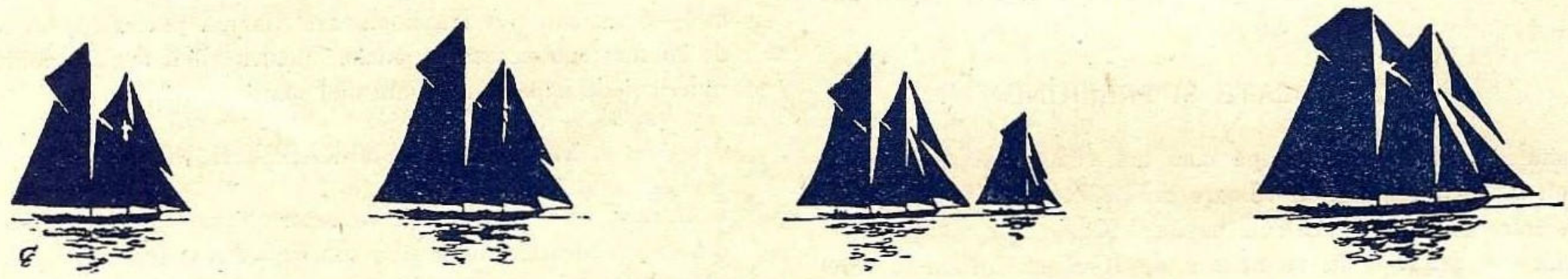
Valuri de pupa când le primeşte din pupa.

In mare este expresia prin care înţălegem locul în afara portului sau golfului, adică acolo unde uscatul nu mai oferă niciun adăpost, acelaş lucru se înţălege şi prin expresia *„în larg".*

Resac e mişcarea valurilor în port după ce-au lovit cheul.

In această scurtă expunere am arătat în mod cu totul general noţiunile despre mare, cele de care vom avea mai multă nevoie vor fi din nou expuse mai pe larg în alte capitole.

V. V.



Singur străbătând Atlanticul

(Spicuiri)

Matelot şi navigator.

A doua zi sunt ocupat cu repararea velelor. Totdeauna e ceva de lucru la bord. O frînghie trebue matisită, un sart schimbat. Munca de matelot e cu mult mai importantă ca aceea a navigatorului. Dacă aşi fi fost marinar fără experienţă, dacă n'aşi fi ştiut să repar velele şi fringhiile n'aşi fi putut ajunge decât în portul corabiilor pierdute şi toate cunoştinţele mele de navigaţie nu mi-ar fi folosit la nimic.

Marina de eri şi cea de azi.

Mi-ar fi plăcut să trăesc pe vremea lui Nelson, când vasele erau frumoase fregate cu pânze albe şi marinarii, adevăraţi corăbieri.

Astăzi marinarul este mai curând un mecanic care conduce un tren pe apă.

Doar câţiva iubitori ai mării continuă tradiţia manevrării velelor şi fringhiilor pe marele oceane.

IN JOC CU APA

— CU BARCA DELA BUCUREŞTI LA TEKIR-GHIOL —

de G. SÂRBULESCU

«Nebunile sunt singurele lucruri
pe cari nu le regreți niciodată».
OSCAR WILDE

I.

O INTRODUCERE.

Turismul de apă este prea puţin răspândit la noi, deşi pe toate râurile noastre, atât de pitoreşti, se poate face turism nautic.

O barcă construeşti în cel mai umil atelier de tâmplărie. Pe nimica toată se poate procura o bărcuţă demontabilă, Faltboot, cum o numesc nemţii. Construcţia acestor minuscule bărci a ajuns de o uşurinţă uimitoare; scoţi dintr'un sac, pe care-l porţi în spate, un pumn de beţişoare şi o pânză cauciucată, articulezi beţişoarele, întinzi pânza pe ele şi ţi-ai schimbat sacul din spate într'o barcă elegantă. Ce plăceri te aşteaptă apoi! O încarci cu tot ce-ţi trebuieşte la un drum lung şi ...a ta e lumea. O şuviţă de apă numai de 15 cm. adâncime îţi este destul să te ducă devale. Torentul înspumat, valul mării, te leagănă în coaja ta de nucă, desfătându-te. Muşchii se întăresc ca piatra, plămânul se ventilează în aer pur, facultăţile mintale se ageresc, simţi cum sănătatea intră în corp prin toţi porii.

Sportul acesta minunat a fost popularizat în toate ţările. O literatură bogată se ocupă de isprăvile acestor barcagii aventuroşi. Unii au scoborât pe torenţii Alpilor, alţii, plecând pe Dunăre din Germania, au ajuns până prin părţile noastre, ne-au văzut şi ne-au descris frumuseţile ţării şi farmecul extraordinar al Deltei, care e lângă noi, e a noastră şi o ignorăm.

Astă-vară, în tovărăşia unui prieten am plecat, cu o bărcuţă demontabilă *), dela Bucureşti pe Dâmboviţa şi Argeş până la Olteniţa, de unde am urmat cursul Dunării la vale prin Silistra, Cerna-Vodă, Hârşova, Măcin, Brăila, Galaţi, Reni, Tulcea. Pe canalul „Regele Carol I" am intrat în lacul Razelm, pe care l'am străbătut în lung şi în lat. Fascinaţi de cârdurile de legede, ne-am aventurat urmărindu-le pe imensitatea lacului Sinoe. Eşind la mare prin gura Boazului, după 2 zile am poposit la Constanţa. Acest drum l'am realizat în 20 de zile, fără grabă, cu rătăciri voite prin bălţi şi ostroave, satisfăcându-se cu prisosinţă dorinţa de necunoscut, de nou.

Minunea locurilor pe unde am umblat, lacurile cu ape incremenite, ca în basmele copilăriei, cu nuferi uriaşi şi lebede ca zăpada, Insulele de plaur plutitoare, popasurile de noapte la înjghebările de pescari bărboşi şi ospitalieri, miraţi că văd oameni streini prin locurile pe cari numai ei le cunosc, ne-au lăsat o puternică impresie.

Incercăm să descriem locurile, oamenii, viaţa adevărată aşa cum am surprins-o înfundându-ne cu bărcuţa noastră printre trunchiurile de sălcii sau străbătând potecuţile de apă din desişul stufului. Reuşi-vom să atragem pe cineva la acest fel de rătăciri pe apă?

PLECAREA.

Dis de dimineaţă, descindem cu tot bagajul pe cheiul dela podul Isvor. Amicul şi însoţitorul meu Petrică se întrece pe sine în îndemânarea cu care montează barca. Pe măsură ce *„Delfinul"* îşi ia forma, tot mai mulţi curioşi se strâng în jurul nostru.

„Ol'eni" cu coşurile încărcate vin, şi par grăbiţi, dinspre piaţă. Când ne zăresc încetinesc pasul, apoi se opresc. Aerul nostru serios îi reţine par'că să întrebe:

— Ce drăcie e asta?

— Ii barcă, mă, îşi dă cu părerea unul.

— Ţepelin, fraţilor.

Bagajele bine rânduite, punem barca la apă şi pornim. O parte din curioşii de pe pod, par hotărâţi să ne însoţească căci se ţin în fugă după noi. Ne apropiem de piaţă unde, cu toată ora matinală, e multă animaţie. La podul Şerban-Vodă, s'au strâns toţi zarzavagii. Strigăte, pe cari le interpretăm de aplaudare, ne sunt adresate. Ridicăm capetele când... o ploaie de cartofi se abate asupra noastră.

De-am eşi mai repede din oraş.

Recunoaştem şi lăsăm în urmă Morga, istorica biserică a lui Bucur, Uzinele Lemaître.

PANA LA OLTENIŢA.

Canalizarea ce se prelungeşte mult în afara oraşului s'a terminat. Eşim la suprafaţă. Se simte adiere de vânt. Respirăm. Mergem de o oră. Dâmboviţa şerpuieşte acum în câmp deschis. O şosea prăfuită este aproape. Lăptărese trec spre oraş, în faetoane. Ceva mai departe străluceşte o clopotniţă de biserică.

— Ce sat e acolo, leliţă?

— Bălăceanca.

Suntem orientaţi. Trecem printr'o luncă inundată. Caii pasc înămoliţi până la genunchi. Imobili, ridică doar capetele, cu priviri mirate şi ne urmăresc până dispărem. Malurile se împodobesc cu sălcii, crângi strâns îmbrăţişate se pleacă deasupra apei. Adevărate baraje.

— Capul la cutie!! Mi le anunţă Petrică. Le înregistrăm cu urme pe spate — ca pe un răboj. Curentul apei par'că s'a mărit. Căpătăm viteză tot mai mare.

— Ei! Ştii că-i frumos pe aici?

Ne trezim din reverie pe scocul unei mori la câţiva metri de zăgaz. Virăm spre mal. Curentul ne întoarce barca şi ne duce de-a'ndaratele spre zăgazul deschis. Petrică se prinde cu cangea de o rădăcină şi trage din toată puterea ca să ne menţinem contra curentului. Din moară a eşit unul... şi se uită la noi.

— Vino omule, şi ne dă ajutor.

Eşim la mal. Suntem la Fundeni-Frunzăneşti. Scurt popas cu o mică gustare.

— Da ce faceţi, domnule, pe gârlă? ne întreabă morarul.

— Măsurăm apele, bade.

Petrică, care are totdeauna sulul cu hărţi lângă el adaugă:

— Şi controlăm hărţile.

— Mai avem 5 mori până la Argeş, ne informăm la plecare. Sălciile, par'că-s tot mai dese. Barca e plină cu crengi şi frunze.

— E vre-o moară pe aci, neică, se interesează Petrică de câte ori întâlnim vreun om.

— E colea aşa...

Procedăm cu tactică. Mergem pe lângă mal, oprim la distanţă, tragem barca la uscat şi unul la provă, celălalt la pupă, o luăm la subţioară. Operaţia nu-i prea uşoară. Când găsim lume la moară, scăpăm de corvoadă, — oamenii ne dau o mână de ajutor. Iată şi un sat cu casele la „gârlă" — Stăneştii. Trecem prin ogrăzile oamenilor. Se minunează gospodinele cu mâna la gură. Ne latră câinii.

— Staţi domnilor, să vă vadă oamenii, că n'a mai fost aşa ceva pe la noi, ne invită cineva.

— La moară, veniţi la moară!

Către ora 3 ne apropiem de Budeşti. Scăpăm de ultima moară. O cotitură şi intrăm în Argeş.

---

*) Klepper de 2 locuri.

Orizontul se lărgeşte. Zăvoaie de sălcii şi anini se întind cât vezi cu ochii. Râvnim umbra lor deasă. Ici colo, pete albe, prund cu nisip fin, trecem pe lângă mai multe sate. Un pod de lemn, încalecă râul. Vâslim fără odihnă, trebuie să ajungem pe lumină la Olteniţa. Fug în urma noastră, zăvoaie pitoreşti, prin cari cântă cucii. Nu ne mai gândim să admirăm peisajul. Simţim oboseala celor 10 ore de vâslit necontenit. Nu mai avem nici poftă de vorbă. Lopeţile sunt grele ca de plumb. Aproape de inserat, zărim primele case ale Olteniţei. Avem impresia că ne depărtăm din ce în ce şi ar trebui să ne apropiem. Abandonăm barca în curtea unei case şi plecăm spre primul hotel.

Pe Argeş.

Dunăre, Dunăre,
Drum fără pulbere..."
(Cântec vechiu)

Argeşul îşi mai duce o distanţă cursul lui domol, apoi deodată e împins la stânga de un curent năvalnic. Un vârtej tulbure arată împotrivirea lui slabă. Pe malul din faţă, într'un anfiteatru, Turtucaia, „Transmarisca romană", asistă de veacuri la lupta inegală.

Portul e aproape. Tragem la debarcader. Toată populaţia se strânge în jurul nostru. Se încing discuţii aprinse: Că suntem nemţi, că barca-i de pânză, că-i umflată cu aer. Cineva o oferă unui turc:

— Aşa una să ai tu, Alli...

Alli, o refuză:

— Nu-i trebue, bre.

— Unde mergeţi domnilor, îndrăzneşte unul să întrebe.

— La Constanţa.

— Cum, şi pe Mare ??

— Şi pe Mare.

— Păi, ce vă faceţi când or fi valuri ?

In gând îmi pun şi eu aceeaş întrebare.

— Colaci de salvare aveţi ?

Petrică, ocupat cu aranjarea bagajului în barcă, când aude de colac de salvare îmi aruncă o privire...

Mă prezint la căpitănia portului pentru a-mi înscrie barca şi a lua „rolul", act ce va trebui prezentat autorităţilor din porturi.

Ca un adevărat comandant de vas trebuie să răspund la o sumă de întrebări cu privire la „Bastimentul" meu: lungime, lăţime, înălţime, încărcătură maximă, în tone, (0,18 tone) etc. Simt o deosebită mândrie când mă declar însu-mi proprietar şi comandant.

Suntem gata de plecare, când dinspre apus se apropie un nor plumburiu şi îşi scutură încărcătura cu picături mari. Incepe bine de tot.

— Trece, domnule, ne asigură un barcagiu, că bate vântul. O să vă duceţi la vale uşor. Ajungeţi la Silistra până'n seară. Ne mai informează că Silistra e port mare: „Are 5 lămpi".

Inţelegem că se referă la lungimea cheiului, pe care-l măsoară după numărul lămpilor ce-l luminează.

La ora 12 plecăm. Schimbăm saluturi cu barcagii, care ne urează călătorie bună. Ţinem mijlocul apei unde-i curentul mai mare. Avem vânt din faţă şi ceva valuri. „Delfinul" le taie trosnind din toate încheeturile. Petrică, ocupă locul din faţă şi pe lângă vâslit, are însărcinarea orientării. La îndemână şi-a aşezat aparatul fotografic cu o rezervă bună de clişee. Eu stau la pupă, unde am şi cârma, pe care o comand cu picioarele. De aci voi manevra şi pânza, când o vrea vântul. Ţinuta noastră este doar un simplu chilot. La centură port o pungă impermeabilă cu tot capitalul nostru. Cine ştie ?...

Pierdem degrabă oraşul din vedere. Privirile ne fug când spre malul dobrogean înalt şi în terase, când spre luncile străjuite de şirul nesfârşit de sălcii, din stânga. Lăsăm pe dreapta primul sat, Spanciov. Ne amintim că n'am mâncat nimic de dimineaţă. Ne lăsăm în voia curentului şi întindem masa pe marginea bărcei. Bem din mână apa turbure a fluviului. Intinşi pe spate ne facem siesta. Secundul meu cântă valsul lui Strauss dintr'o armonică de gură. Curentul ne-a apropiat de uscat. Pe sub umbră de sălcii pletoase ne răcorim pielea înfierbântată. Privelişti odihnitoare ne desfată sufletul şi nici o grije nu ne turbură gândurile.

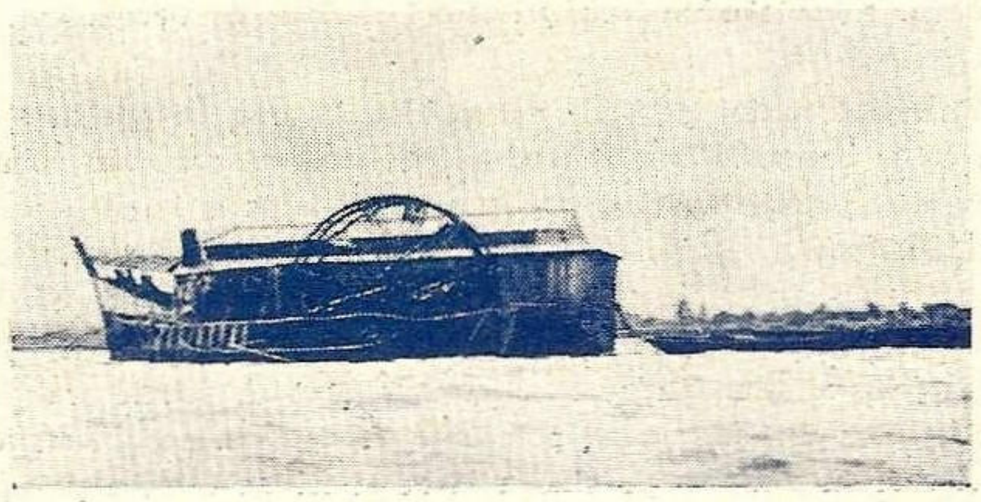
De-am putea trăi astfel toată viaţa !

Intâlnim pe mijlocul apei o moară instalată într'o barcă uriaşă.

Trecem prin ostroave cu nu mai mult sau mai puţin poetice: Albina, Paraschiva, etc. De undeva, o lotcă s'a desprins dela uscat şi e mânată de doi lopătari în josul apei. Zorim şi îi ajungem. Sunt pescari din satul dobrogean Vetren. Intr'un mic golf adăpostit îşi au instalată pescăria, frumuseţea locului, vântul care se înteţise, miros de ciorbă dela un cazan din care se iveau cozi de peşte ne hotăresc să rămânem aci pe noapte. Alături de coliba pescărească, ne instalăm cortul nostru. Pe înserate la lumina focului, în jurul unei mese joase, mâncăm, cu toţii dintr'o strachină primul borş pescăresc. Un fluerat de sirenă ne cheamă privirile în josul apei.

— Cursa dela Silistra.

Vaporul e tot luminat. Poate că şi acolo în sala de mese luxoasă se serveşte cina. Te plângem călător, ce nu poţi evada din convenţionalismul cotidian. Ieşi pe punte şi dacă mai ai sensibilitate, regretă că nu eşti cu noi în jurul focului, ce are atâta poezie.



Intâlnim pe mijlocul apei o moară...

Dimineaţa pescarii ne dau veste bună: s'a schimbat vântul, bate acum la vale. Desfăşurăm micuţa noastră velă. După câteva fâlfâiri „prindem vântul" şi lunecăm cu destulă viteză. Gustăm plăcerea inegalabilă a plutitului cu velă. Fugă lunecată cu senzaţia că stai locului şi că malurile cu aspect mereu variat defilează înaintea ochilor cu repeziciunea unei filmări. Curând după un ostrov se oprea vederea ne găsim în faţa Silistrei. Evoluăm dealungul cheiului în căutarea unui loc de fixat. Il găsim printre lotcile negre. O cetate turcească cu faimă trecută ne cheamă sus pe dealul ce străjueşte oraşul dinspre sud. Urcăm zadarnic, nu ne este per-

mis să pătrundem înăuntru, căci astăzi în vechea cetate e depozit de muniţiuni. Ne recompensează priveliştea frumoasă ce se desfăşoară spre Dunăre.

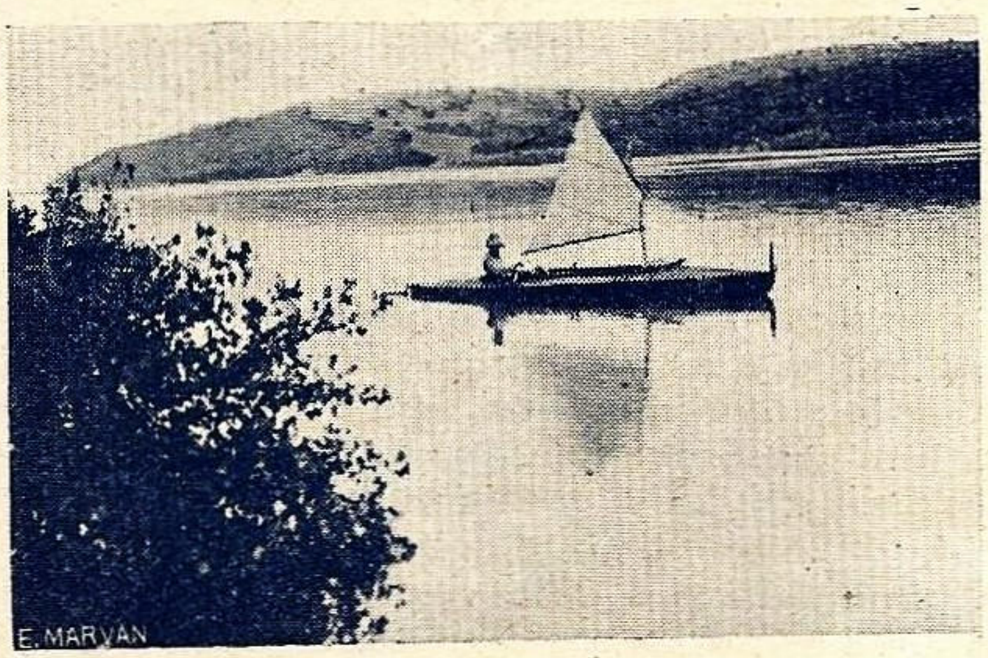
Oraşul se întinde la picioarele noastre în anfiteatru. Fluviul şerpuieşte cenuşiu pe fondul verde al câmpiei Munteniei. O insuliţă de verdeaţă răsare în mijlocul apei. E ostrovul Păpurişul. Două-trei bărci cătrănite au ridicat pânza albă şi le suflă vântul la vale. Privirile se duc fără obstacol până departe în zare.

In port găsim ancorat yachtul d-lui Inginer Iliescu-Brânceni. Ii admirăm linia elegantă. Catargul înalt de 8 metri poartă o pânză impunătoare. Două motoare fixate la pupă arată că nu este numai la discreţia vântului. *„Pinguin"* e numele yacht-ului, face acelaş drum ca şi noi spre Constanţa. Hotărâm să-i luăm înainte. Lăsăm vorbă d-lui Brânceni să ne ajungă... dacă poate şi plecăm. Vântul a căzut aproape complect. Incercăm să mergem cu pânza, dar renunţăm curând. Punem mâna pe lopeţi şi vâslim cu nădejde. Din când în când, întoarcem capul în căutarea... inamicului, care nu se iveşte.

— Avem viteză domnule !

— La Constanţa ne ajunge !

Nu sfârşim bine vorba şi auzim zbârnâit de motor. Uriaşa pânză triunghiulară a yachtu-lui se profilează albă, departe — în umbră. Distanţa ce ne desparte se reduce tot mai mult.



Gustăm plăcerea plutitutui cu vele

— Bravo, domnilor !

Ne-au ajuns. Plutim un timp la remorca yachtului „să mai stăm de vorbă". Suntem felicitaţi. Ne măgulește aprecierea domnului Brânceni, un pioner al yachting-ului la noi în ţară şi pasionat cercetător al Deltei — pe care o cutreeră în fiecare an. Itinerarul nostru e găsit minunat. Ni se anticipează frumuseţile ce vom vedea. Incrucişarea unui vapor ne prilejuieşte o manevră a yachtului din pânze. „Delfinul" nostru târât de bot vertiginos şi umilitor, la un cot al Dunării caută să o ia spre mal. Ne apleacă de luăm apă peste bord. Abia scăpăm să nu fim răsturnaţi în mijlocul Dunării. Ne despărţim. Era şi timpul. Vânt dinspre câmpie strângea nori negri la orizont. „Pinguinul" se pregăteşte să înfrunte furtuna, noi căutăm spre uscat loc de adăpost. Un şlep, pe care-l credeam naufragiat şi părăsit, se dovedeşte a fi ancorat la ceeace se numeşte cheiul portului Oltina şi ne adăposteşte la timp.

Dela Oltina peisajul schimbă de aspect. Malul dobrogean se înalţă tot mai mult, pe alocuri abrubt, cu margini ce înaintează în gol şi te aştepţi să cadă. Cirezi de vite albe scoboară la adăpat „de-a călare".

In stânga pe limba de pământ ce se întinde între fluviul şi baltă, păduri de anini şi sălcii, unele prăvălite de apăsarea apei. Din baltă răzbat ţipete de păsări, acolo e împărăţia lor.

Trecem grăbiţi prin faţa Rasovei, unde dealungul cheiului îşi fac promenada fete îmbrăcate în culori vii, roşu, verde, galben. E sărbătoare. Le trimitem salutări cu mâna şi ne răspund.

De aci cursul Dunării se îndreaptă spre nord. Chiar după ce ieşim din port, în depărtare zărim profilul unei ţesături uriaşe de

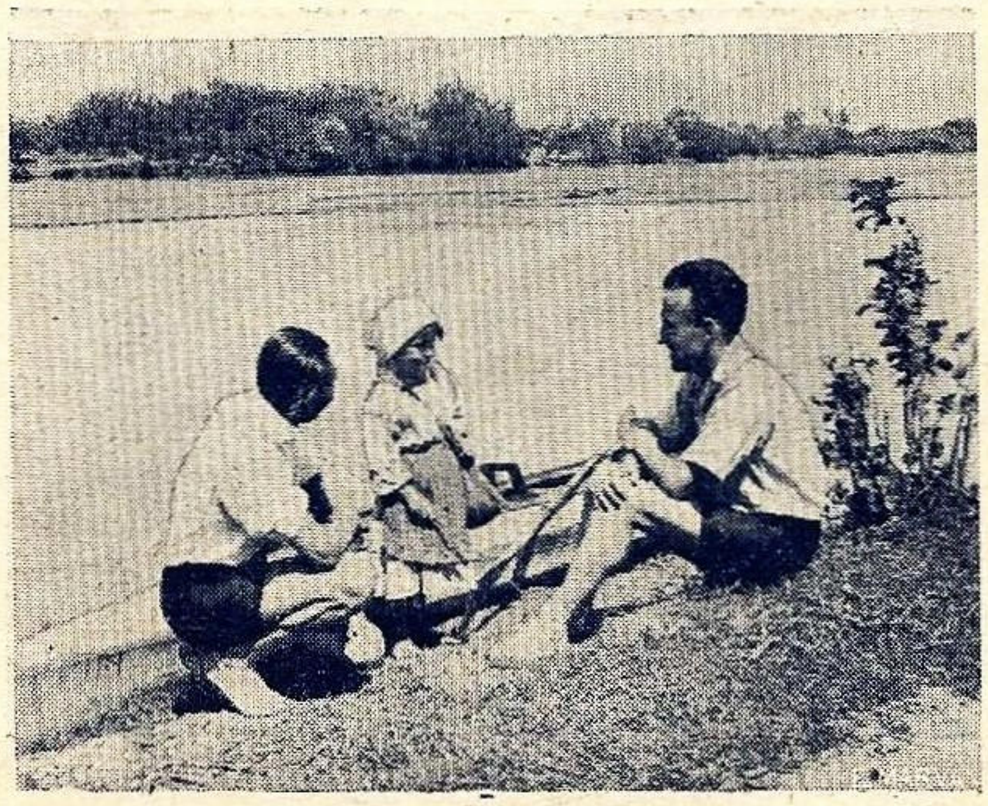
Cirezi de vite albe coboară la adăpat...

fier, podul dela Cerna-Vodă. Surprindem trecerea unui tren ce pare mic ca o jucărie de copil. O grije mare ne cuprinde: putea-vom trece cu catargul ridicat ? Privit de jos podul este şi mai impresionant în construcţia lui uriaşă. Fluviul însuşi pare umil trecându-şi apele pe sub gigant. Mândrie de om te cuprinde. Opera semenilor tăi înfruntă puterile naturii.

Şlepuri ancorate se văd minuscule la umbra podului. De pe o şalupă un grup de ofiţeri ne salută :

— Noroc bă nemţilor !

Cam la o oră de Cerna-Vodă o ruină, care-şi trimite zidurile până în apă ne atrage privirile. Debarcăm pe o plaje plină de cărămizi. Şanţuri, ziduri năruite, răsar din pământ pe o mare întindere, o adevărată cetate. Urcăm pe o movilă, ce va fi fost turn de observaţie, de unde privirea cuprinde până departe vasta panoramă. Vom afla mai târziu că aci a fost cetatea dacică Capidava. Către seară, ajungem la Ghizdăreşti sat cu aşezare foarte pitorească. O limbă de uscat ce intră în Dunăre determină o baie a-



Popas

dăpostită în al cărui înconjur se întinde satul pierdut în verdeaţă. Ţărmul stâncos ancorează bărci negre, pescăreşti, dând locului aspest pictural. Altă dată ne propunem să facem aci un popas mai lung. Acum vom fi oaspeţi de o noapte.

Auzisem de întâmplări cu bărci răsturnate şi subte într'o clipă de vârtejul anafoarelor. Pierdusem speranţa de-a întâlni şi noi un anafor când la intrarea portului Hârşova ne simţim deodată săltaţi de valuri răscolite, ce se sparg borborosind. Curent tare ne împinge barca spre dreapta către o stâncă enormă. Intâmplările cu bărci şi anafoare ne vin în minte. Vâslim din toate puterile. Brusc fierbătura apei s'a liniştit. Oprim în port să ne venim în fire. Aflăm că, neştiutori, am trecut chiar prin mijlocul anaforului faimos şi temut, care e numit *„belciug"*.

Din jos de port în dreptul unei cariere întâlnim un nou vârtej de ape. Sătui de sensaţie pentru ziua de azi, vâslim până pierdem oraşul din vedere şi ne alegem loc de popas. In mai puţin de jumătate de oră cina e gata. Pe lumină încă ne retragem în port. Dormim fără vise.

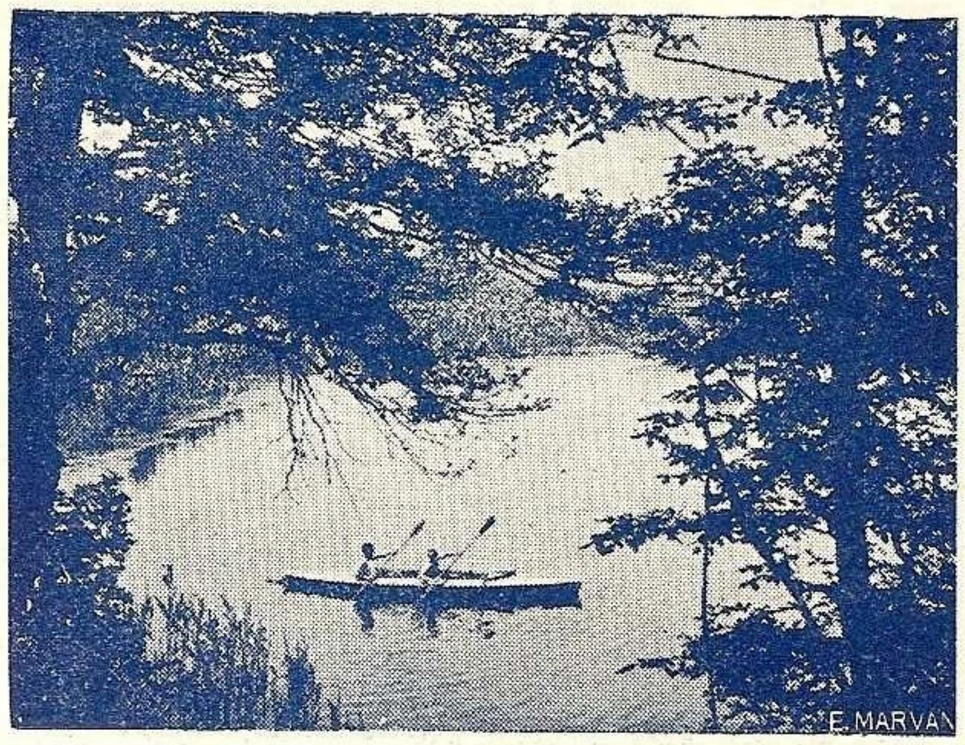
Dimineaţa ne trezeşte mişcarea cortului, zguduit din toate frânghiile. Sunt vacile satului, care ne examinează curioase cortul şi se împiedică în frânghiile de care e ancorat. Le îndepărtăm. Dela distanţa pe care le-o admitem între ele şi noi ne trimit priviri nedumerite. O bae în apa rece ne înviorează şi ne ţine loc de toaletă matinală.

Intrebăm din ochi cerul pătat cu nori. Suntem echipaţi şi de ploae, deci, înainte... Pe aci, pe undeva, Dunărea se uneşte cu Borcea, ca să se desfacă din nou trimiţând un braţ — Dunărea veche — pe sub malul dobrogean. Vom urma Dunărea veche — spre Măcin.

Inainte de a intra în Dunărea veche întâlnim pe dreapta o gârlă cu apă repede. O identificăm pe hartă şi descoperim că urmându-i cursul, revenim în Dunăre, scurtând un ocol mare. Dictonul popular, care spune că drumul scurt mai mult ocoleşte, se dovedeşte încă odată adevărat. Ne găseşte amiaza orbăcăind pe o baltă imensă în care ne-a dus gârla noastră.

Incepe şi o ploae măruntă şi rece care ne udă cu încetul până la piele. Insfârşit zărim un „gard". O colibă de trestie e adăpostul pescarilor. Gardul închide gârla numită „Puturoasa" Dunărea e la câţiva paşi de aci. Pescarii, români din satul Ciobanul, ne invită să rămânem până o sta ploaia. Nici nu ne gândeam să plecăm mai departe.

„A quelque chose malheur est bon". Pescarii sunt bucuroşi de popasul nostru, ne ajută să ne instalăm, iar *„Tata Ion"* vătaful, aruncă şaşmaua :



Pe Dunărea veche

— Să vă facem un „proţap" ca să-l ţineţi minte pe „tata Ion". Un crap mare e curăţat încă zbătându-se, spintecat şi desfăcut în două, prins sus şi jos între câte două beţe ca să rămână deschis, apoi legat de un lemn ascuţit la un cap — proţapul. Infipt în pământ, la jumătate metru de foc, primeşte numai dogoreala. Picăturii de grăsime se scurg şi sfârâe pe jăratec. O rumeneală apetisantă cuprinde carnea albă.

— Aşa ceva n'aţi mâncat la Bucureşti.

Luăm cu mâna bucăţile şi după ce le mulem într'o strachină cu usturoi, coaja rumenă troznește în dinţi, carnea are o dulceaţă deosebită.

Preparăm masa

— Diseară facem şi un borş, ne promite „tata Ion". Ii recompensăm fotografiindu-i în diferite momente de activitate, fapt care-i încântă. Rămân puţin contrariaţi că nu le arătăm pozele imediat. La masa de seară venim cu o surpriză sub forma unei sticle de vin rătăcită la noi în barcă dela Olteniţa. Bem cu toţii din aceeaş cană şi închinăm :

— Noroc şi peşte la gard !

După obiceiul pescăresc mâncăm întâi proţapul şi apoi borşul. Borşul pescăresc e mai mult un extract de peşte : se aleg crapii cei mai mari şi se fierb cu zarzavat „până îşi lasă toată grăsimea". Tata Ion îl acreşte puţintel cu corcoduşe crude, dându-i un gust picant. După cină stăm de vorbă în jurul focului până ne cuprinde somnul.

A doua zi dimineaţa pe Dunăre sunt valuri mari şi vânt puternic suflă dela vale. Amânăm plecarea. După o gustare, tot cu „proţap" plecăm cu toţi la pescuit. In această epocă pescarii se concentrează la garduri. Apele scăzând, peştele se retrage din baltă spre Dunăre şi la câţiva paşi de apa dorită se prinde ca într'un ţarc între garduri. Aci se aruncă şasmaua sau prostovolul, — o plasă mare care când e întinsă e rotundă, iar strânsă are forma unei fuste de femee. Din centrul plasei este legată o frânghie, de care ţine când este aruncată, şi se trage când se scoate. La marginea plasei sunt legate mărgele de plumb. Când şasmaua e ridicată în sus de frânghie, plumbii se lipesc unii de alţii şi o închid complet, aşa că peştii prinşi înăuntru nu mai pot eşi afară. In timpul sezonului se scot zilnic sute de kilograme. Acum apele încă în creştere aduc peşte puţin. Ne petrecem astfel toată dimineaţa mânând lotca între garduri cu ochii la şasma să vedem ce a mai scos. Pică şi un somn de vre-o 30 de kilograme. Cu o sfoară trecută prin falcă, e priponit de un ţăruş şi lăsat în apă până a doua zi.

După amiază vântul se linişteşte şi pe la ora 3 plecăm. Pe Dunărea veche ne îndreptăm spre Măcin. Intâlnim însfârşit şi pe malul stâng viaţă : târle de oi, un sat — Piatra Frecăţei. Casele sunt aşezate unele cu dosul la apă !

Se înserează. O lună de argint trimite potop de raze. Vâslim înainte. O linie neagră continuă să întindă dincolo de luciul apei. Câte un foc licăreşte în noapte. Sunete de clopot, lătrat de câine ne semnalează o stână. In rest, domneşte linişte deplină tulburată doar de ritmul lopeţilor noastre. In miez de noapte ajungem la Iacob deal. Dormim în barcă lângă o schelă de funicular. Dimineaţa

ţa lucrătorii dela cariera de granit se strâng în jurul bărcei şi ne strică somnul. Ne suim până în vârful dealului mutilat de cariera instalată pentru exploatarea renumitei pietre de granit. Avem perspective frumoase până departe spre bălţile Brăilei. La poalele dealului o luncă inundată, presărată cu tufe verzi, frunzişul sălciilor cari au rămas de-asupra apei. Grăbim spre port să profi ăm de puţin vânt. Ne duce cam vre-o oră pe locuri cu aspect mereu nou. Carierele de piatră se ţin lanţ sfredelind malul stâncos. Ancorate la cheiuri improvizate, bacuri încăpătoare aşteaptă încărcătura. In depărtare spre Măcin se ridică semeţe în aer vârfuri de munţi ple-

Gura Puţuroasa

şuvi cu profil de vulcani. De ce ne apropiem, înălţimile rămân la dreapta, interpunându-se lunci întinse cu aşezări de sate, printre cari şi Carcaliul, — leagănul banditului romantic Terente. Sosim la Măcin pe la ora prânzului. Străbatem străzile cu caldarâm. Casele joase cu acoperiş de ţiglă dogoresc încinse de văpaia soarelui. Ne sufocăm, am pierdut obişnuinţa vieţii pe uscat. Negustori, răsar în uşa prăvăliilor şi ne întreabă dacă a venit remorcherul. După ţinuta şi bronzarea pielii trebuie să ne fi luat drept fochişti. Mergem până la Ghecet „în lenevie". Ne-a moleşit căldura apăsătoare. Inotăm cu rândul câte unul-doi kilometri pe lângă barcă. Pe deasupra sălciilor ne vin fluere de sirenă din direcţia braţului stâng al Dunărei, pe care-l urmează vapoarele. Pe o distanţă de câţiva kilometri, trecem prin'r'un parc de şlepuri, multe vechituri din cari curg fiarele. In gura braţului, pe un şantier improvizat, se repară în zgomot asurzitor de ciocane un şlep. După o noapte la Ghecet, plecăm, dis de dimineaţă cu gând să ajungem până seara în Tulcea. Ne apropiem de Galaţi. Nu suntem de loc nerăbdători şi nici încântaţi. Am renunţa bucuroşi să-l putem ocoli. Se văd vapoare manevrând în toate părţile. Sunete de sirene striden'e, lovituri de clopot, valuri răscolite. A rămas în urmă portul cu forfota vieţii. Pe stânga malul jos de lut ne lasă vedere spre lunca Prutului cu vegetaţie abundentă şi mult păsăret... Căutăm gura Prutului, căruia îi promitem o vizită anul viitor.

Vânt bun ne permite să plutim cu pânza prin faţa cheiului, înalt şi lung al Renilor, stârnind copiii de prin case. Un vapor de marfă colosal de mare urcă greu în susul apei. Mult în urma lui ne ajung valurile pe cari ni le trimite. Pe un mic ostrov, un cheiu şi două trei case — e portul Isaccea. O potecă de piatră roşie, duce prin mijlocul bălţei în oraşul care doarme tihnit, lipsit de viaţă. Gustăm renumitul vin dela Sarica, din apropiere, şi apucăm iarăşi drumul apei. Pe dreapta în depărtare dealuri înalte se înşiruiesc prin flanc câte unul, cum le privim din capul şirului. La poalele dealurilor se zăresc sate, unele scoborând până lângă apă. Spre Basarabia, mal jos, dincolo de care se ghiceşte apa bălţii. Un far mic, şi mai încolo câteva case străjuiesc la despicătura fluviului în cele două braţe, Chilia şi Sf. Gheorghe.

Albia s'a îngustat. Apa curge lin, abea se desluşeş'e firul. Câteva corturi şi zărim dealul dindărătul Tulcei. In depărtare o ceaţă învălue începutul deltei.

(Va urma)

Pe plaja mării... la soare

de Dr. Dem. Theodorescu

Toţi cei ce avem desvoltată dragostea de *mare* şi ştim să preţuim superbele aspecte ca şi splendoarea ei, măreţia ca şi binefacerile ei ,căutăm mereu să mărim rândurile admiratorilor şi adepţilor mării noastre, care în necontenita ei mişcare ne oferă cele mai variate şi mai pline de farmec tablouri, ne face să simţim sublimul şi ne dă bucurii intense şi plăceri curate nebănuite, fiind un puternic reconfortant al sănătăţii intelectuale şi un real stimulent al sănătăţii trupeş'i.

Litoralul nostru a fost înzestrat dela natură cu cele mai fericite calităţi.

Dela un capăt la celălalt, format dintr'un lanţ de plăji nisipoase, este aşezat cu faţa la răsărit, ceeace constitue un factor esenţial în consideraţiunile terapeutice. Plăjile noastre sunt însorite din zori de zi şi până la apusul soarelui şi cu o firească mândrie, putem spune că puţine plăji din lume au acest privilegiu.

Majoritatea acelora cari vin să-şi petreacă luna de concediu la mare, îşi expun corpul razelor solare fără nici o normă, fără nicio precauţiune, fără nici un sfat sau control medical.

Aşa, adesea se fac abuzuri de *„băile de soare"* această formă modernă a cultului pe care omul l'a dat totdeauna soarelui şi care de câţiva ani a ajuns „la modă" mai ales din cauza reacţiunilor cutanate dintre cari *pigmentaţiunea* este cea mai principală, şi motivează vecinilor din localitate, odată cu dispariţia hârtiei albastre dela ferestre: „întoarcerea dela băi!".

ACŢIUNEA RAZELOR SOLARE ASUPRA PIELII.

In pielea expusă la soare se petrec o serie de fenomene, cari nu rămân fără răsunet asupra întregului organism.

Aci, în bogata reţea de capilare ale pielii, circulă sângele care sub acţiunea razelor solare sufere o serie de transformări.

La acest nivel deci, es'e pericolul.

Şi pe cale experimentală s'au făcut o sumă de cercetări hematologice, studiind în special modificările sanguine — alteraţiunile sângelui — sub acţiunea prelungită a razelor ultra-violete. Interesantele cercetări ale PROF. H. BORDIER, arată că *hemoglobina,* substanţă care se găseşte în mod normal în globulul roşu şi care are proprieta'ea de a fixa oxigenul la nivelul câmpului respirator pulmonar, transformându-se în *oxyhemoglobină,* iar de aci plecând cu torentul circulator la organe, cedează oxigenul realizând ceeace în termeni medicali numim *hematoză* şi revine apoi la pulmon pentru a se încărca din nou de oxigen — (100 gr. hemoglobină pură fixând 140 cc. de oxigen).

Hemoglobina, spuneam, sub acţiunea razelor ultra-violete — *in vitro* — se transformă într'un compus tot oxigenat, care ia numele de *methemoglobină,* dar care are oxigenul mult mai bine fixat şi pe care nu-l mai cedează ţesuturilor, deci nu se va mai realiza *hematoza.*

Această transformare a *hemoglobinei* în *methemoglobină* a fost pusă în evidenţă cu ajutorul spectroscopului şi H. BRODIER pentru a fi sigur că ea nu ar fi rezultatul unor reacţiuni secundare ale unor produse complexe aflate în sânge, face aceiaş experienţă în cristale de hemoglobină disolvate în apă şi ajunge la aceleaşi rezultate.

Acestei alteraţiuni sanguine sunt deci datorite toate accidentele produse consecutiv expunerei prelungite la acţiunea razelor solare.

Din fericire însă, la om, tot sub acţiunea razelor ultra-violete, pielea reacţionează printr'o abundentă desvoltare de *pigment* care nu ar fi altă ceva decât un catalizor al energiei radiante solare contra alteraţiunilor sanguine, sau după expresia *D-rului Saidman* la congresul „Luminei" ţinut la Copenhaga în August 1932 : *„Pigmentul ar servi de umbrelă dermului, contra razelor ultra-violete"*.

Şi dacă accidentele datorite expunerei fără nici o normă la acţiunea razelor solare, sunt nu tocmai frequente, aceasta se datoreşte faptului că pigmentul ce ia naştere, sub influenţa radiaţiunilor spectrului solar şi în special a razelor ultra-violete, apare la unii mai de vreme, la alţii mai greu, joacă rolul important de protector al sângelui şi armă de apărare a organismului în general, contra acestor raze.

Iradiaţiunea cutanată stimulează pigmentaţiunea prin creşterea numărului celulelor formatoare de pigment dela baza epidermului — *melanoblaste* — cari prin oxidarea cantităţii de *propigment* conţinute în celule, se transformă în pigment — *melanină* — care traduce bronzarea pielii.

Aşa se explică de ce iradiaţiunea naturală şi continuă a rasei negre nu prezintă accidente şi tot aşa explicăm faptul că la un copil rachitic de rasă neagră, razele ultra-violete nu au nici un efect, pe când la unul alb efectele se văd.

Pigmentaţiunea deci, are rolul capital.

In viaţa de toate zilele, vedem că părţile ce rămân descoperite, figura ,gâtul, mâinile, mai ales la aceia cari prin forţa meseriei lor stau mereu în soare, cum sunt marinarii, agricultorii etc., sunt mult mai pigmentate decât restul corpului, dar aceasta s'a făcut cu timpul. Totuş *„sezonierii"* cari apar în prima zi pe plajă într'o albeaţă indecentă a pielii, au ambiţia că dacă nu imediat, măcar după 2—3 zile să ajungă la fel de bronzaţi ca semenii lor veniţi mai de mult la plajă.

Aici apare pericolul şi imprudenţele nu sunt rare.

A expune la soare deodată, o suprafaţă întinsă de piele — în medie circa 15.000 cm^2 — aşa cum fac majoritatea celor ce vin la mare, înseamnă a avea cele mai mari neplăceri, pe lângă riscuri mult mai grave, pentrucă nu se ştie modul :

CUM TREBUE FĂCUTĂ BAIA DE SOARE.

Este oare mai bună baia de soare pe plaja mării decât aiurea ? Incontestabil, şi iată pentru ce : razele solare cad pe pământ sau pe corpurile pe cari le întâlnesc, în fascicole compacte. Intâlnind însă un corp lucios, ele sunt reflectate. Ori, şi nisipul plăjii cu miile sale faţete ca şi marea, fac acest oficiu de a ne pune la dispoziţie numai raze reflectate, cu atât mai mult ,cu cât toate plăjile noastre sunt, cum spuneam la început, dispuse spre răsărit, razele solare venind aşa dar dinspre mare.

Un alt factor important este faptul că marea, în necontenita sa mişcare, încarcă atmosfera de mici particule cari o fac să devie mai densă şi când raza solară ajunge dintr'o atmosferă mai puţin densă, într'una mai densă ea se desface atunci în componentele ei — spectrul — astfel razele ultra-violete fiind separate de celelalte, vor avea o putere activă mai mare. Ori, din punct de vedere ştiinţific razele reflectate sunt acelea cari au cea mai mare putere terapeutică şi ele odată absorbite de ţesuturi sunt transformate în energie bio-himică.

In privinţa timpului când trebue executată baia de soare au fost multe discuţiuni şi unii preconizau ca baia să fie luată cât de dimineaţă, atunci când atmosfera e mai încărcată de vapori, mai densă deci, iar soarele mai jos, razele ultra-violete fiind mai separate, mai active. Fiind însă prea rece şi aceleaşi condiţiuni terapeutice persistând în tot cursul dimineţii, se recomandă ca baia de soare să fie luată de regulă între orele 10 şi 12 când soarele începe să ardă prea tare.

Noi, vom deosebi băilor de soare, o fază preliminară de minimum o săptămână, când expunerea suprafeţei cutanate la soare, dă impresia unei stări de bună-voe şi de calm şi potrivită ca durată, e *baia de soare* simplă sau *baia de lumină,* şi, o fază mai înaintată *baia de soare cu sudaţie,* când expoziţia pielii la soare, de mai multă durată, dă impresia unei călduri arzătoare şi excitantă însoţită de transpiraţie.

Baia de lumină este prima bae de soare care se ia şi comportă anumite precauţiuni, pentru a evita complicaţiunile cutanate destul de frequente pe plăjile noastre şi anume : iritaţia pielii — eritemul solar — arsuri mai grave cu flictene, adevărate erupţiuni întinse la tot corpul etc. Deasemenea accidentele nervoase, dureri de cap, migrene, oboseală, agitaţie, insomnie, etc. aceste accidente putând merge până la „starea de şoc" şi chiar moarte.

Se vor evita toate acestea, dacă ruta băii va fi progresivă, începând cu 5—10 minute în prima zi şi mărind treptat şedinţa cu 5 minute pe zi. Baia, în felul acesta se poate lua fie culcat, schimbând mereu poziţia astfel ca fiecare parte să vie în contact cu soarele, fie în mers pe plajă, iar după ce timpul necesar a trecut, se face o bae de mare de scurtă durată şi fără a se şterge, mai stă la soare până se usucă, în care timp alergările sau exerciţiile gimnastice pe plajă sunt recomandate. După ce organismul s'a obişnuit cu soarele şi mărind treptat şedinţele cu câte 5 minute zilnic timp de o săptămână şi mai ales după ce pigmentaţiunea a apărut, putem ajunge la şedinţe de ore întregi fără niciun inconvenient.

Un alt mod de a lua baia de soare, ar fi să se înceapă printr'o şedinţă de 5—10 minute de expunere la soare a gambelor şi antebraţelor — pe ambele feţe ; a doua zi se repetă şedinţa precedentă şi se merge mai departe, 5 minute desvelind braţele şi coapsele, apoi pe rând abdomenul şi toracele, încât, atunci când toracele a stat expus la soare 5 minute, abdomenul a stat 10, coapsele 15, etc.

Această metodă însă, cere prea multă răbdare şi convine mai bine indivizilor nervoşi... dar plaja are prea multe tentaţii !...

In timp de câteva zile dela prima bae, pielea reacţionează prin procesul de pigmentaţie care se accentuează din ce în ce. Ajuns în perioada când tegumentele nu mai reacţionează la lumină, putem trece la *băile de soare cu sudaţie* cari sunt după cum am spus, băi de lumină prelungite, şi cu acţiune mai profundă, mai obositoare şi consumând mai multă energie nervoasă. Expus la o căldură intensă, arzătoare, organismul întreg este într'o stare de supra activitate funcţională remarcabilă şi în această stare ajunge să transpire, realizând astfel într'o oarecare măsură o eliminare de toxine organice.

Ea trebue să nu fie prelungită mai mult de 15—20 minute la început şi trebue să avem grija să acoperim ceafa şi capul fie cu o pălărie sau mai bine cu un şervet ud şi să fim la adăpost de curenţi.

După ce am terminat baia, organismul înmagazinând căldură, refrigeraţia este necesară, ajutând astfel organismul în travaliul de eliminare.

O loţiune generală, fără fricţiune sau o umectare a întregului corp cu un şervet ud este aplicaţiunea hidroterapică cea mai practică după baia de soare. Unii preferă baia de mare, alţii duşul.

In timpul acestor băi, repaosul apare absolut al organismului se impune.

In concluziune, dacă toată lumea dela plajă ar ţine cont de modul raţional cum trebue făcută baia de soare, nu am mai vedea eriteme solare, nici accidente destul de neplăcute şi cari din nenorocire sunt aşa de dese !

Avizul unui medic în vederea băilor de soare este diferit dela organism la organism şi nu ar trebui neglijat.

Nu mergeţi la medic numai atunci când vă doare.

DRAMELE MĂRII (7)

Secretul era păstrat cu sfinţenie şi apărat de superstiţie. Orice individ care desvăluia taina aceasta, nu mai primea ajutorul duhurilor ocrotitoare, iar sufletul său dacă îndrăznea să facă singur această călătorie era răpit în timpul parcursului de duhurile rele şi asvârlit în iad.

Inainte de a părăsi locuinţa, rudele şi cei cari se aflau lângă răposat începeau să-l jelească spunând următorul dialog, după gradul de rudenie...

SOŢIA :

— De ce ţi-ai părăsit locuinţa ?

— Erai atât de grăbit să vezi faţa înfricoşatului Uretaetae ?

— N'aveai oare arborele de pâine în jurul casei tale ?

— Erai desgustat de femeia şi copii tăi, pentru a chema atât de repede duhurile cari însoţesc la Tupaï ?

RUDELE :

— Oare nu mai aveai putere să mânueşti lopeţile ?

— Nu eram noi lângă tine pentru a-ţi ajuta să conduci piroga războiului ?

— N'aveai tu loc de drept în Maroï ?

— Oare braţele tale viguroase nu mai puteau să descurce din stâncile de mărgean plasa din frunze de cocotier ?

SOŢIA :

— Oare sufletul unei Tupanu vehiné (spirit femee) te-a atras prin cântecele ei înşelătoare în ţinuturile blestemate ale celor morţi?

— Auzit-ai pe valuri cântecul păsărei morţilor ?

— Dacă dormi, scoală-te !

— Dacă nu eşti încă departe de aici, ia calea locuinţei tale !

RUDELE :

— Vrei să-ţi pregătească fecioarele tairo proaspăt şi să-ţi dea pupai proaspăt păstrat în bambu ? (Mâncări indigene, preparate cu miez de coco şi fructul arborelui de pâne, fermentat şi păstrat la răcoare).

— Vom vâna pentru tine porcii sălbatici din munţi !

— Vom bea împreună sucul parfumat avie-lor. (Mere de Cythera).

— Nu ne răspunzi ?

— Priveşte-ne înainte de a părăsi locurile acestea unde nu vei mai veni.

— Dacă Uretaetae te sileşte să rătăceşti pe mare în timpul furtunilor nu ne 'mpinge pirogele pe stânci.

— Nu lăsa să sufle *Maramu-ul* (vânt puternic de vest urmând fără tranziţie celui de est) când vom fi în larg.

— Fiindcă nu vrei să te înapoezi, spune duhurilor numele nostru ca la moartea noastră să ştie să ne cheme pe nume pentru a ne duce la Tupaï.

Urmau ţipete şi gemete noui mărite de sosirea altor rude, venite să vadă mortul şi care ţineau să aibă partea lor de vaete în jalea generală.

In semn de doliu bărbaţii îşi rădeau capul într'un fel anumit după gradul de rudenie cu defunctul, iar femeile îşi tăiau părul.

Obiceiul acesta mai este în fiinţă şi în zilele noastre. Amintim că cea mai mare parte dintre bocitori şi bocitoare după ce ies din casa mortuară, sunt văzuţi hârjonindu-se şi glumind, până când o rudă îi vesteşte că e timpul să reînceapă bocetele.

CĂSĂTORIA LA TAHITIENI

Una din trăsăturile isbitoare care pot fi invocate în favoarea părerei că actualii Polinezieni ar fi urmaşii Asiaticilor, se observă în alcătuirile lor sociale.

După cum arată geneza, această alcătuire este de ordin sacerdotal şi pare copiată în totul după a Asiei.

Se ştie că Polinezienii erau împărţiţi în patru caste : Cea a preoţilor sau Oreros, a regilor sau Ami, a burghezilor sau Roetiras şi a sclavilor sau Manehuneşi.

Orice alianţă prin căsătorie era interzisă într'aceste caste, în tocmai ca în antichitatea Romană, Greacă, Egipteană şi Indiană.

Totuşi există un obicei ciudat, neîntâlnit în nici o legislaţie veche şi care a luat fiinţă numai în Oceania în epoca când femeia a dodândit libertatea nelimitată de care se mai bucură şi acum.

— Orice femeie având un copil natural din tată necunoscut, îl considera ca făcând parte din casta sa, transmiţându-i toate privilegiile situaţiei în care se afla.

Dacă se întâmplă ca o fată de sânge regal să iubească un sclav copilul ieşit din această mesalianţă era de rasă regală şi putea moşteni tronul.

Nu acelaş lucru se întâmpla cu un prinţ ; copii proveniţi din astfel de uniri n'aveau dreptul nici privilegii, nici la situaţia tatălui lor, ci urmau condiţia mamei.

Acest obicei este păzit cu aceiaşi sfinţenie ca în antichitate.

Astfel, Tamatoo actual rege din Raïctea, descendent al celei mai vechi familii din *insulele Societăţei şi insulele din bătaia vântului,* cu care toţi principii Archipelagului au pretenţie că se înrudesc, s'a căsătorit odinioară cu o femee din popor.

Copii săi făceau parte dintr'o nobleţe intermediară. Aproape toţi au făcut alianţe princiare, dar nici unul nu ar putea urma tatălui său ; nici chiar bătrânul rege nu se gândeşte la aceasta. Succesorul său recunoscut este fiul unor Pomaré din Taiti, pe care a fost nevoit să-l adopte de multă vreme şi de a cărui naştere nu se poate spune nimic.

Aceste prescripţiuni avură ca urmare libertatea moravurilor şi slăbirea dragostei paterne, dar femeia măritată rămăsese tot sclava bărbatului, care se folosea de autoritatea lui. Ea pregătea hrana şi nu se aşeza la masă împreună cu bărbaţii. Dacă lua masa împreună cu ei, ceiace se întâmpla foarte rar, se aşeza la o anumită distanţă, ca să poată auzi poruncile ce i se dau.

Tot ea avea în pază şi uneltele de pescuit ,de vânat, piroga şi vâslele bărbatului ei, însoţindu-l adeseori în plimbările lui.

In schimb bărbatul era însărcinat la rândul său cu aprovizionarea casei, frigerea cărnei, pregătirea cuptorului şi a muncilor grele din comunitate.

Căsătoria era o simplă ceremonie civilă care avea loc prin dăruirea femeei de către tatăl său, iar pentru a consacra această unire, bărbatul făcea socrului cadouri în raport cu starea lui materială.

Cadourile se compuneau când dintr:o pirogă de război înarmată cu cele trebuincioase ,când dintr'o turmă de porci.

In straturile sărace, bărbatul se mulţumea să dăruiască părinţilor un pachet de Taio, sau ignam şi să le ofere un prânz.

Toate căsătoriile se făceau în felul următor :

Tatăl îşi lua obligaţia să mărite fata, iar mama, băiatul.

Când o mamă îşi pusese ochii pe o fată pentru fiul său, după ce consultase un Orero pentru a şti dacă semnele prevestitoare erau favorabile, se hotăra să facă cererea.

Se îndrepta spre locuinţa tinerei fete îmbrăcată într'un şorţ nou şi cu o nucă verde de cocos în mână.

Pe drum trebuia să fie atentă să nu întâlnească un cadavru, sau drumul să nu-i fie tăiat de sborul unei păsări *Avea,* fiindcă atunci toate prezicerile fericite erau zădărnicite, iar cererea trebuia s'o amâne pe altă zi.

La sosirea ei după ce-şi arăta dorinţa, rudele începeau să suspine şi să se vaete câteva minute, după care cerrea era primită.

Matroana pleca cum a venit, ferindu-se de întâlnirile supărătoare ; iar a doua zi venea însoţită de fiul său aducând darurile obişnuite.

Preotul este consultat din nou pentru a le hărăzi pentru epoca căsătoriei o zi fericită şi tinerii construesc o casă din frunze pe care o împodobesc cu flori în vederea ceremoniei

Ziua întâi se petrece în cântece şi imnuri de circumstanţă, iar zeilor familiei li se aduc ofrande de ceai.

A doua zi trimit daruri templelor învecinate şi tinerii căsătoriţi primesc binecuvântarea părinţilor şi felicitările cunoscuţilor, stând sub un umbrar de flori.

A treia zi strămoşii decedaţi sunt invitaţi prin cântece şi rugăciuni să ia parte la căsătorie şi să o facă rodnică.

A patra zi are loc ceremonia unirei celor doi tineri ; rup împreună o nucă de cocos răspândindu-şi unul altuia sucul pe cap ; apoi mănâncă pe rând miezul, bărbatul primindu-l dela femeie, iar femeia dela bărbat.

In a cincea zi toţi cei cari au luat parte la căsătorie sunt lăsaţi să se odihnească. Bărbatul îşi conduce femeia în casa sa şi totul se terrmină.

Simbolismul acestor ceremonii simple, aceleaşi ca şi în vechea civilizaţie, nu sunt greu de priceput. Mulţumită misionarilor, aceste obiceiuri nu mai sunt respectate, dar să nu credeţi cumva că australienii au devenit creştini fiindcă au renunţat la credinţa strămoşilor.

...Copiii nelegitimi sau adulterini nu erau supuşi nici unei prejudecăţi funeste, erau tot atât de bine primiţi ca şi ceilalţi. Expresia de copii legitimi şi nelegitimi, nu este cunoscută în Taïti.

In privinţa aceasta d-l de Boris, merituos ofiţer de marină, care a navigat vreme îndelungată prin Archipelag, face următoarea observaţie :

„Dacă uneori bărbatul înşelat, îndemnat de patimă, vroia să-şi ucidă soţia necredincioasă, în schimb când îi năştea un copil pe care-l ştia al altuia, îl înconjura cu aceiaşi dragoste şi aceleaşi îngrijiri ca pe ai săi.

Sunt şi excepţii la regula generală, totuşi putem cita cazuri când aceste fiinţe recunoscute ca nelegitime, s'au bucurat de înîgrijiri şi privilegii excepţionale şi este o fericire că se întâmplă astfel, fiindcă libertatea neînfrânată care domneşte la aceste popoare, ar fi adus un şir întreg de drame şi nenorociri, dacă naşterea copiilor ar fi fost privită la fel ca în civilizaţia noastră".

Când soţii sunt de acord, căsătoria se poate desface. In unele insule se căsătoresc pe termen de doi sau trei ani ; la expirarea contractului îşi împart copii şi se despart.

Se înţelege că grupurile acelea de insule sunt pregătite admirabil pentru Marmonism, deaceia predicatorii Americani ai acestei noi credinţe încep să caute prozeliţi.

Când căsnicia rămânea sterilă, fiindcă numai rugăciunile copiilor chemau duhurile care însoţeau sufletele părinţilor la Tupaï, bărbatul şi femeia ca să nu fie nevoiţi să rătăcească după moarte pe valuri, pe stânci sau prin bolniţele cu oseminte, adoptau un copil de-al rudelor sau chiar unul cu desăvârşire strein.

Adoptatul lua numele adoptanţilor şi devenea fiul lor, atât din punct de vedere religios, cât şi din punct de vedere civil, încât dacă mai târziu se năşteau alţi copii, el rămânea tot fiul cel mai mare, bucurându-se înainte de prerogativele acestui titlu.

Astăzi când tradiţiile legate de aceste obiceiuri au dispărut Polinezienii au rămas cu deprinderea adopţiei, încât în toate familiile indigene se văd alături de copii născuţi din unirea soţilor, copii adoptaţi, şi adeseori cei mai iubiţi sunt aceştia.

Intr'o zi întrebam pe un locuitor al insulei Moree, aflat în această situaţie, dece părea să aibă mai multă dragoste de copii adoptaţi, decât de ai lui. Mi-a dat răspunsul următor :

— Fiindcă cei d'intâi sunt copii aleşi de mine, iar ceilalţi sunt copiii întâmplărei !

Putem judeca după acest răspuns spiritul de familie al Australienilor şi progresul dobândit prin creştinare.

CIUDATA SECTĂ A ARIOILOR

Dreptul vechiu Polinezian pare copiat după obiceiurile Asiei şi punctul acesta nu este unul din cele care leagă mai puţin Polinezia cu aceste vechi ţinuturi, leagăn al raselor Indo-Asiatice şi Indo-Europene.

Toate proprietăţile aparţineau regelui şi castelor sacerdotale, poporul nu era decât uzufructuar.

Uzufructul nu putea fi niciodată ţinta unei transacţiuni, fiindcă părţile uzufructului nu erau limitate ; fiecare familie, fiecare sat, trăia în comun pe pământul comun, iar dreptul de folosinţă nu era limitat decât pentru nevoile lor.

Uzufructul se împărţea după sat şi fiecare locuitor avea acelaş drept asupra pământului alocat, fiind obligat din tată 'n fiu să muncească aceiaşi porţiune.

India a trăit milioane de ani sub prescripţiuni identice, iar bunurile noastre nemişcătoare sunt amintirea vie a vechilor tradiţii legale, aduse în ţinutul nostru de emigraţia asiatică. Dreptul de a vinde şi schimba nu există în Australia decât dela venirea Europenilor.

Existau însă domeniile şi proprietăţile personale ale regilor şi principilor care putea trece în stăpânirea cuceritorilor.

O sectă cu numele de Arioi adică aliaţi, se bucura de privilegii nelimitate. Aveau dreptul să se stabilească pe orice pământ, de a poseda orice femee, iar puterea lor nu se oprea decât la pragul templului.

Asociaţia aceasta ciudată în multe privinţe se asemăna cu cea din vechea Indie care unea usb aceiaşi flamură pe toţi sectarii lui Kali, zeiţa desfrâului, jafului şi sângelui.

După o legendă care se pierde în noaptea vremurilor, un anume Arotetefa căruia i se atribue ridicarea marelui templu dn Borabora, este considerat fondatorul aceste asociaţii.

Se spune deasemenea că era un *Varnaino* (duh rău) adică înrâurit de un geniu rău.

La început asociaţia era foarte puţin numeroasă ; s'a întins în urmă ca o reţea în toate insulele societăţei, iar în ultimii ani ai existenţei sale — după spusele bătrânilor — cuprindea o cincime din populaţia totală a fiecărei insule.

Singura condiţie pentru a fi primit în asociaţie era de a nu hrăni copiii, strângându-i de gât la naştere.

Candidatul se prezenta mânjit cu roşu. Şefii nu erau primiţi decât cu condiţia formală de a nu avea nici o progenitură vie.

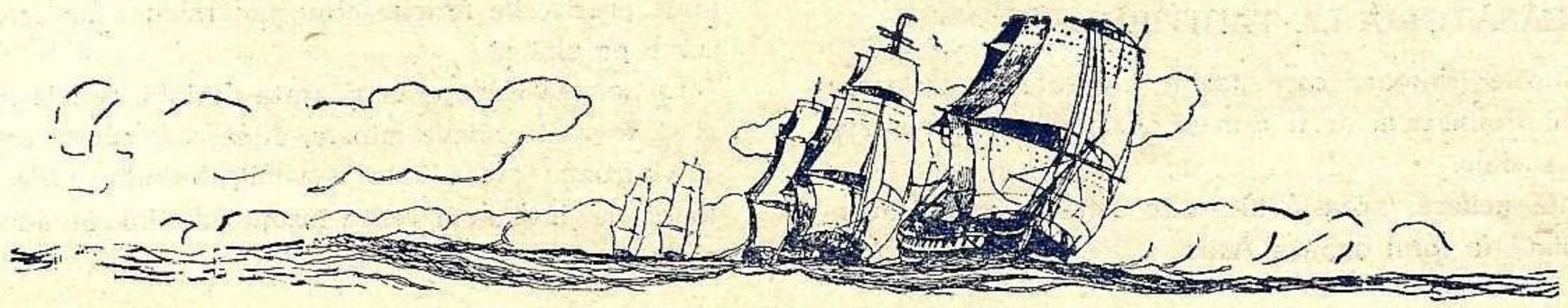
Secta cuprindea diferite grade ; unii nu erau decât servitorii celorlalţi, care consideraţi personagii importante n'aveau altă grije decât să se scalde în râu înainte de apusul soarelui, să se împodobească cu flori şi să se lase hrăniţi cu alimentele oferite de servitorii lor.

Femeile erau comune. Viaţa era o *upa-upa,* (bucurie) perpetuă, împărţită între desfrâu, beţie şi dans.

Arioi-ul, care avea un copil şi nu îl ucidea pe loc, trecea drept un nemernic şi era gonit imediat din asociaţie.

(Va urma)

Tradus de KORAL



PAGINA JUDICIARĂ MARITIMĂ

MENŢIUNILE FĂCUTE DE CĂPITAN PE LIVRETUL INDIVIDUAL AL MARINARULUI POT FI INVOCATE CA MOTIV DE DESDAUNARE ?

Inaintea Trib. Constanţa, a venit spre judecare un interesant proces de desdăunare, intentat de dl. I. Naftanail, fost şef mecanic, pe vap. Principele Barbu Ştirbey, d-lui căpitan A. Dumitriu, fost comandantul suszisului vas, actualemente comandant al vaporului tanc Oltenia, precum şi soc. „Steaua Română", în calitate de armator pentru ca ambii să fie obligaţi solidar la plata sumei de lei 1.000.000, drept daune pentru că a fost debarcat în portul Fiume, cu care ocazie i s'a trecut în livretul individual menţiunea : „debarcat din cauză de încercare de fraudă, rea credinţă şi dezinteresare faţă de nevoile vasului".

La pronunţarea sentinţei s'a ivit divergenţă de opiniuni între magistraţi, unul fiind pentru admiterea în parte a acţiunei cu lei 400.000, motivându-şi opiniunea că suszisul căpitan ar fi abuzat de un drept al său, iar celălalt magistrat pentru respingerea acţiunei.

Procesul punându-se din nou pe rol spre a fi judecat în complectul de trei magistraţi, din partea d-lui comandant A. Dimitriu, ca şi din partea societăţi petrolifere Steaua Română, a pus concluzii dl. avocat C. Tonegaru combătând teoria abuzului de drept pentru considerentul că suszisul căpitan a procedat în virtutea dreptului conferit de codicele de comerţ şi legea de organizare a marinei comerciale, având la bază un just motiv de a proceda, fără să fi existat cumva din partea căpitanului acel „animus vexandi", elementul constitutiv al abuzului de drept, pe cât timp dl. avocat Eugen Tănăsescu, din partea reclamantului a desvoltat teza contrarie.

Intrucât avocaţii părţilor litigante sunt căpitani în rezerva marinei şi foşti comandanţi în marina comercială, deci specialişti în materie, încordatele desbateri au fost urmărite cu un deosebit interes.

Tribunalul s'a pronunţat în sensul că a respins acţiunea reclamantului, de unde rezultă că menţiunile chiar nefavorabile făcute în livretul individual al marinarului, dacă nu au la bază intenţiunet de a vătâma, nu constituesc un abuz de drept din partea căpitanului, (ds. 6549/1931 Trib. Constanţa S. I.).

POATE FI ŢINUT RĂSPUNZĂTOR IN DAUNE CAPITANUL CARE A OMIS A FACE MENŢIUNEA DE DEBARCARE IN LIVRETUL INDIVIDUAL AL MARINARULUI ?

Inaintea Trib. Ilfov S. I-a comercială, d-l N. Verduţ, fost timonier pe tancul petrolifer Columbia II de sub pavilion român, a chemat în judecată în calitatea sa de armatoare fabrica Columbia Franco Română din Cernavodă, spre a fi obligată a-i plăti suma de lei 104.000, drept daune, pentru faptul că a fost concediat intempestativ, fără să-i fi trecut în livretul individual viza de debarcare.

Suszisa acţiune s'a perindat mai întâi şi pe la Curtea de Casaţie S. III dv. 3208/1933 care prin decizia No. 249 a hotărât că în materie de navigaţie se aplică disp. din c. com., iar nu acelea ale legei contractelor de muncă, după care revenind înaintea Trib. Ilfov S. I. Com., acesta a respins acţiunea d-lui timonier N. Verdeţ, de unde rezultă că atât căpitanul, cât şi armatorul său nu sunt ţinuţi în daune dacă au omis a face viza în livretul individual cu ocazia debarcării (ds. 767/1933 Trib. Ilfov S. I. Com.)

ACCESUL MUNCITORILOR DIN PORTURI DE A LUCRA PRIN ROTAŢIE IN MAGAZIA DOCURILOR ESTE INTERZISĂ.

Un alt proces de asemenea destul de interesant în materie de drept maritim, a venit spre judecare înaintea Consiliului Superior al Muncei din Ministerul Muncii şi al Ocrotirilor Sociale.

Lucrătorii manuali din portul Galaţi, reprezentaţi printr'o delegaţie compusă din d-nii C. Butură, A. Lividioti şi I. Pacu, asistaţi de d-l avocat I. Mateescu în susţinerea apelului lor la suszisul Consiliu Superior, au pretinş ca şi munca în incinta magaziilor docurilor aparţinând Statului, ca şi în magaziile particulare să se execute prin rotaţie de către toţi muncitorii din port, iar nu numai de către acei aleşi, aşa zişi docheri.

Din partea soc. Gattorno & Co., reprezentat prin d-l avocat Zadik s'a cerut menţinerea actualei sisteme.

Din partea soc. Prima Soc. de Navigaţie pe Dunăre D D. S. G. a pus concluzii d-nul avocat Zamfir Filoti.

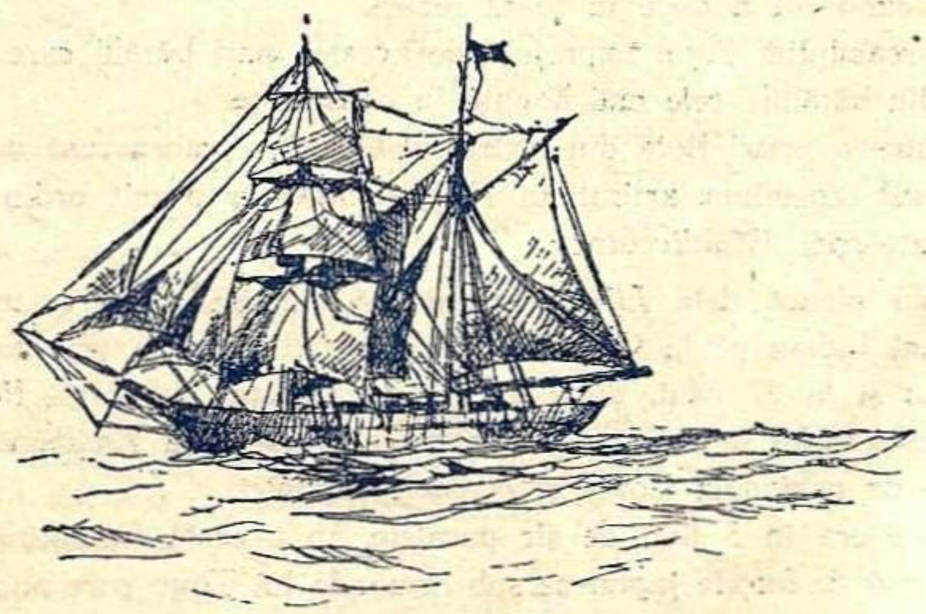
D-l avocat C. Tonegaru asistând pe d-l C. Vidopol, delegatul Direcţiunei Docurilor Galaţi, ca şi în calitate de mandatar legal al Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, în combaterea pretenţiunilor muncitorilor din portul Galaţi a arătat că nu intenţiunea de a lucra corect prin rotaţie urmăresc aceşti muncitori, ci mijlocul sau motivul de a pătrunde în interiorul magaziilor aparţinând Statului, pentru ca astfel elementele subversive din sânul acestei clase sociale să aibă putinţa a-şi îndeplini cu succes însărcinările ce le vin de peste graniţă.

Drept dovadă a arătat că la Constanţa unde munca se face prin rotaţie în toate magaziile din port, trei magazii ale Direcţiunei S. M. R. au fost incendiate una după alta şi tot astfel s'a întâmplat şi în unele porturi străine unde accesul la muncă prin rotaţie s'a permis tuturor.

Dat fiind însă că în incinta magaziilor docurilor aparţinând Statului se manipulează muniţiuni, explozibile, diverse alte mărfuri de valoare, administraţia acestor instituţiuni face respectiva selecţionare printre muncitori, având un personal de încredere cu răspunderi morale şi întrucât se tratează de apărarea intereselor Statului, d-sa a cerut menţinerea actualului sistem de muncă şi deci respingerea apelului muncitorilor din portul Galaţi.

Consiliul Superior al Muncii format din d-nii : comandor-adjutant N. Păiş, C. Varveri, L. Măglaşu şi Dem. Constantinescu, de sub preşidenţia d-lui Ernest Ceaur Aslan, consilier la Curtea de Apel Ilfov, după trei amânări de pronunţare, a respins prin decizia 24/1934 apelul muncitorilor în ceeace priveşte lucrul prin rotaţie în incinta magaziilor docurilor aparţinând Statului, admiţându-li-se însă dreptul de a lucra prin rotaţie în magaziile aparţinând societăţilor de navigaţie particulară. Prin aceiaş decizie s'a respins şi apelul soc. Gattorno & Co. (dv. 6/1932 Cons. Sup. Muncă).

REP.



CRONICA

Moartea amiralului Togo.

In ziua de 30 Mai amiralul japonez *Togo* — eroul naţional al Imperiului Soarelui răsare — a încetat din viaţă.

Eroul dela *Tsushima* şi-a dat sfârşitul, de faţă fiind fiii săi, diverşi amirali şi ministru marinei, în ziua celei de a 29 aniversare a intrării sale triumfale în baza navală dela *Sasebo* după nimicirea flotei ruse.

Intreaga ţară a acestui minunat popor este azi îndoliată.

Amiralul Togo Heihachiro s'a născut în 1847 din o familie de Samurai.

Şi-a făcut studiile în şcoala navală din *Haïkaguryo* şi în Anglia.

In 1894, în timpul războiului Chino-Japonez era comandantul crucişetorului *Naniwa* care a tras primul proectil în nava engleză *Kawshing* ce transporta trupe chineze, — declanşând răsboiul.

După acest război este avansat amiral.

Tim de vre-o 9 ani nu s'a auzit nimic despre Togo. Tensiunea dintre Japonia şi Rusia isbucneşte. Ministrul Marinei, baronul Yamamoto îşi dă seamă de importanţa stăpânirei mărei pentru soarta războiului şi în contra tuturor aşteptărilor, numeşte comandant suprem al flotei pe cel mai destoinic, pe Togo Şi speranţa pusă în el nu a fost desminţită, căci distrugerea flotei ruse la Tsushima a pecetluit soarta războiului pentru Rusia.

Această bătălie a adus victoria definitivă a Japonezilor şi i-a făcut cunoscut numele în toată lumea.

Să reamintim puţin împrejurările acestei mari bătălii care a fost una din bătăliile cele mai bogate în consecinţe.

Pentru a întări flota din Extremul Orient, escadra rusă din Baltica, sub comanda amiralului *Rodjesvensky* a primit ordin să se îndrepte spre *Wladivostock.*

Flota pleacă dela *Libau,* înconjoară Europa, o parte trece în oceanul Indian pe la Capul *Bunei Speranţe* iar alta prin *Suez,* se raliază şi la 27 Mai, după acest adevărat tur de forţă, flota lui *Rodjestwensky* se pregătea să intre în strâmtoarea *Tsushima,* mărginită de peninsula Corea şi coastele Japoniei.

Flota era în 3 linii de şir paralele. In această formaţiune este surprinsă de forţele japoneze sub comanda lui Togo care angajează lupta. Graţie superiorităţii artileriei japoneze, puterei destructive a muniţiunilor, însufleţirii şi antrenamentului japonezilor, oboselii enorme a echipagilor ş imaterialului flotei ruse şi manevrei Japonezilor care reuşesc să bareze pe T, amiralul Togo isbuteşte ca chiar dela început să scoată din luptă câteva chiurasate ruseşti.

Debandada intră în flota rusă. Atacurile de noapte a torpiloarelor ca şi lupta de a doua zi, desăvârşesc distrugerea flotei ruse.

Admiralul rus Nebogatoff se predă, iar amiralul Rodjestwensky grav rănit este prins cu întreg stat-majorul său şi făcut prizonier. Doar câteva nave ruse scăpă, refugiindu-se în porturile neutre.

Rușii au pierdut în această bătălie navală pe lângă navele înecate, vre-o 9000 oameni faţă de 800 a japonezilor..

Nici odată nu a avut loc o victorie mai complectă.

Această bătălie şi căderea Port-Arthur-ului a silit colosul rus de atunci să încheie pace. Tratatul dela Portsmouth ridică Japonia la rangul de mare putere, în urma acestei victorii care a fost exclusiv opera acestui om.

Japonia începe să conteze în lume în urma acestei victorii, şi această victorie a fost dată de Togo.

Iată pentruce de atunci Amiralul Togo a rămas eroul naţional al Japoniei, bucurându-se de recunoştinţa întregei naţiuni şi de o desăvârşită autoritate până în ultimile clipe ale vieţii lui.

Mirth.

Canalul Bega — Dunărea — Marea Neagră

Cel mai însemnat punct comercial de export, în spre Europa Centrală ,pe care îl are România pe graniţa sa de vest, este Timişoara, cap al canalului plutitor Bega, începând de la cotul „Moara Mare".

Buna circulaţie a produselor şi eftinătatea transportului o hotărăşte căile de comunicaţie pe apă, puse în legătură sistematic, cu căile naţionale terestre şi cele internaţionale.

Acest adevăr începe a fi înţeles şi la noi. Iată un eveniment naval fluvial, care avu loc zilele acestea: Fuziunea întreprinderilor de navigaţie române pe Dunăre. Societăţile N. F. R. şi S. R. D. vor forma de acum înainte o singură societate românească de navigaţie pe Dunăre.

Legea respectivă a fost revăzută de d-l Ministru Franasovici al Lucrărilor Publice şi contractul între ambele societăţi fuzionate este în curs.

Acest fapt este o cerinţă economică pe care d-l R. Franasovici reuşeşte a o pune în aplicare. Fiul regretatului Franasovici senior, consilier tehnic şi colaboratorul lui Grigore Manu, întemeetorul marinei comerciale naţionale a dat şi de astă dată măsura capacităţei sale, prin care învederează spiritul său practic şi prevăzător. *Acest început este menit a servi apărarea muncei naţionale şi desvoltarea raporturilor noastre comerciale cu statele vecine.*

Ecoul acestui început de fapte utile a fost mare în opinia publică de pe Vestul ţărei şi producătorii agricoli ar fi fericiţi să colaboreze cu autorităţile economice la crearea unui port fluvial bine înzestrat, la cota „Moara Mare" din Timişoara, pe canalul Bega, a cărui însemnătate comercială nu poate fi ignorată de nici un Român.

Expansiunea economică a României trebue pregătită în cadrul convenţiunelor de alianţă între Români şi Cehoslovaci dela 23 Aprilie 1929 şi între Români şi Iugoslavi dela 31 August 1922—1929 care au fost complectate prin dispoziţiile Pactului de Organizare a Micei Antante, încheiat la Geneva şi actul de conciliaţiune, de arbitraj şi regulament juridic semnat de către cele trei State ale Micei Inţelegeri la Belgrad la 21 Mai 1929, cari au fost reînoite pentru un timp nelimitat.

Or, crearea noului port fluvial român, amenajat modern, şi care pune în legătură Nord-Vestul ţărei prin canalul Bega cu Dunărea

şi Marea Neagră, este cea mai indicată scală de comunicaţie pe apă şi cel mai însemnat instrument de desvoltare rapidă a relaţiunilor comerciale între cele trei state aliate.

Vasele plutitoare, şlepuri şi remorchere mici ale tuturor acestor state, le vedem pe canalul Bega lucrând fără un plan concentric, pe când agenţiile unite austriace, germane şi ungare sunt toate unite într'o singură agenţie, la Timişoara.

Ar fi de dorit ca societăţile de navigaţie române fuzionate vorbite mai sus, să colaboreze la rândul lor cu Societăţile de navigaţie cehoslovace şi iugoslave la punctul Timişoara, devenit port amenajat modern.

Un port cât de simplu amenajat are nevoe de silozuri, de magazii, de elevatoare, de instalaţii mecanice, trebue să aibă contact direct şi cu căile ferate din interiorul ţărei şi cu vasele plutitoare, în acelaş punct, cum este cazul la punctul „Moara Mare" din Timişoara.

Acest punct ne oferă privilegiul de a avea deja un şir de edificii, instalaţii mecanice, maşini industriale şi multe alte pregătiri pentru exportul a diferitelor produse agricole, animale şi derivate. Această cotă prezintă şi avantajul că la acel punct se poate amenaja cel mai civilizat debarcader pentru pasageri pe stânga canalului, cum şi cea mai mare capacitate de încărcare de mărfuri pe dreapta canalului în chiar cota „Moara Mare".

Dar această cotă care este bine înzestrată cu un utilagiu de port, lesne a fi modernizat şi adaptat la nevoile exportului român presintă şi un mare desavantagiu: momentan ea este proprietatea unei societăţi străine care preferă ca proprietatea să rămână în ruină decât să o vândă.

Aceste motive m'au determinat a studia toate laturele sociale care presintă această problemă din punct de vedere a valorificărei produselor agricole naţionale la export — din punct de vedere a întărirei relaţiunelor comerciale cu statele vecine aliate, — cât şi din punctul de vedere a creărei acestui mare instrument de expansiune economică pe care îl numim: Viitorul *port fluvial Timişoara-Bega-Dunăre.*

Pentru aceste motive zic, pe lângă intervenţiile făcute la Ministerul Lucrărilor publice Direcţia porturilor, la Ministerul de Externe Direcţia Comisiei Economice a Micei Inţelegeri şi la Ministerul de Agricultură cum şi la alte autorităţi economice, facem şi acest apel adresat publicului, amic al navigaţiei, prin revista „Ligei Navale" al cărei organ „Marea Noastră" poartă deviza: „Cheia mântuirei noastre este drumul Dunărei spre Marea largă"... în scop de a pregăti opinia publică română, cehoslovacă şi jugoslavă să dea concurs şi atenţiunea cuvenită creărei acestui mare instrument de expansiune comercială, dincolo de hotarele Micei Inţelegeri, prin forţa de colaborare economică directă a popoarelor vecine asociate.

Dar această problemă are încă şi alte feţe care merită a fi, cu atenţiune examinate şi din punctul de vedere al apărărei muncei naţionale şi din punctul de vedere a desvoltărei economiei internaţionale, ceeace vom face în viitor.

CONTA

Criza marinei comerciale

Secţiunea relaţiunilor economice şi Secţiunea comunicaţiilor şi tranzitului din Societatea Naţiunilor, au publicat un caet de note asupra crizei marinei comerciale şi problemelor ce ea ridică. Aceste note au fost stabilite cu ajutorul informaţiunilor oferite de publicaţiunile cu caracter neoficial sau chiar privat. Redăm după numărul pe Martie al Buletinului S. N. un rezumat succint din acest studiu.

Criza de care suferă marina comercială, provine în special din dezechilibrul existând între disponibilităţile de tonaj şi nevoile traficului. Toate ţările maritime s'au străduit cu mai mut sau mai puţină intensitate, să dezvolte marina lor comercială şi să-i asigure, în unele cazuri, asistenţa statului. Trei preocupări principale au călăuzit intenţiunile lor:

1. Importanţa beneficiilor companiilor de navigaţie;
2. Chestiuni de prestigiu naţional şi grija de securitate;
3. Constituirea de auxiliari extrem de utili şi chiar necesari marinei de război, graţie unităţilor rapide şi de mare tonaj.

Pentru a aprecia dezvoltarea marinei comerciale, este de ajuns să se compare cifra tonajului în funcţiune în 1914: 45,4 milioane de tone, celui din mijlocul anului 1931: 68,7 milioane de tone.

Cifra tonajului singură nu dă însă măsura exactă a creşterei reale a capacităţei transporturilor maritime. In adevăr, în momentul de faţă, această capacitate este cu mult superioară aceleia din 1914: sporirea este datorită creşterei cu 10 până la 30% a vitezei mijlocii a vaselor, şi cu 40% a tonajului mediu, permiţând astfel o mai bună utilizare a caricului.

Această augmentaţiune apare şi mai bine în evidenţă dacă se ţine cont de scăderea comerţului mondial, care, exprimat în aur, a coborât: în raport cu anul precedent, în 1930 cu 19%; în 1931 cu 28% şi în primul semestru din 1932, cu 34%.

Efectele regresului comerţului internaţional, al restricţiunilor, prohibiţiunilor, contingentărilor mărfurilor, controlului schimburilor etc. au diminuat considerabil cererile de navlu. Mai mult încă, suprimarea, dacă nu complectă în orice caz foarte importantă a oricărei emigraţiuni în masă în ţările de peste ocean şi scăderea turismului au prejudiciat în mod foarte serios interesele marinei comerciale.

Excedentul tonajului disponibil pe de o parte şi scăderea traficului pe de alta, nu puteau să nu exercite o influenţă defavorabilă asupra navlurilor. Acestea, cari se menţinuseră, cu o relativă stabilitate, în anii 1924—1927 la aproape 25% peste nivelul mediu al anilor ante-belici au căzut în 1928 la 14,9%, diminuând din nou cu 2% în 1929 şi ajungând în 1932 cu 8% sub nivelul dinainte de război. In acelaş timp, utilizarea parţială a tonajului face sarcinile exploatărei proporţional mult mai grele pentru întreprinderile de navigaţie.

Situaţia extrem de dificilă creată armatorilor prin căderea navlurilor şi scăderea transporturilor, i-a obligat să caute remedii foarte energice, pe deoparte în dezarmarea şi distrugerea unei părţi din tonaj (la sfârşitul lui 1932, după datele unor Chambers of Shipping, au fost retrase din serviciu 14,5 milioane de tone, adică mai mult de 21% din armamentul mondial, şi au fost nimicite, între 1931 şi 1932, mai mult de 1 milion de tone) pe de altă parte, în ajutorul dat de guverne sub diverse forme.

Pentru a susţine companiile de navigaţie, cea mai mare parte din naţiunile maritime au sporit subvenţiunile directe şi indirecte acordate de ele marinei lor comerciale. Aceste subvenţiuni se prezintă sub formă de împrumuturi pe termen lung, de credite, de contracte pentru transportul poştei, de subsidii destinate a încuraja demolitiunea vaselor vechi şi construcţia de vase noi, etc.

Aceste măsuri ne fiind eficace — din cauza prelungirei crizei — pentru a remedia situaţiunei din ce în ce mai penibilă în care s'au găsit armatorii, s'au căutat remedii, în general, în vaste concentrări de întreprinderi de navigaţie şi într'o politică de economie. Astfel, principalele ţări maritime ca Marea Britanie, Franţa, Italia, Germania, Japonia, Statele-Unite ale Americei, Norvegia ,etc., au procedat la reorganizarea întreprinderilor existente şi la fuziunea companiilor particulare.

70 de ani de la primul serviciu poştal spre America

La 15 Iunie s'a împlinit 70 ani dela înfiinţarea primului serviciu poştal transatlantic între *Le Havre* şi *New-York.*

Prima poştă a fost dusă la 15 Iunie 1864 cu *Washington* 3440 tone, cu vapori şi vele care a întrebuinţat 14 zile să ajungă la New-York, având la bord şi 300 pasageri şi pe ministrul Franţei care

trebuia să prezinte scrisorile de acreditare din partea lui Napoleon III.

Cu toate frământările interne de atunci, sosirea lui *Washington* a stârnit mult entusiasm şi a ocazionat multe serbări şi recepţii.

Timpul întrebuinţat de vapoare pentru traversarea Atlanticului s'a micşorat din ce în ce şi lupta aceasta de viteză ocazionează continui cercetări.

Lupta ce există astăzi între transatlanticul german *Bremen* şi cel italian *Rex* pentru panglica albastră — simbolul vitezei pentru traversarea Atlanticului va înceta odată cu intrarea în serviciu în 1935 a lui *Normandie* a cărui înfăţişare viitoare am dat-o în No. 5.

Confortul, distracţiile ce se pun la dispoziţie pe marile paqueboate fac ca trecerea celor 4—5 zile de traversare să nu fie simţite. Ştiţi cam cât costa un drum dela Havre la New-York şi retur, în clasa III pe un pachebot — de ex. *Lafayette* sau *Champlain*? 2600 fr. francezi.

Principalele poduri peste Dunăre

Nr.	LOCUL	Numele podului	Felul podului	Înălţimea în metri	Lărgimea între picioare	OBSERVAŢII
1	Regensburg	Schwabelweiss	C. F.	8.80		
2	Donaustauf	Donaustauf	Pieton	8		
3	Straubing	Straubing	—	7.88		
4	Deggendorf	Deggendorf	C. F.	8.14		
5	—	—	Pieton	7.16		
6	Wilshofen	Wilshofen	—	7.82		
7	Steinbach	Steinbach	C. F.	10.25		
8	Passau	Maximilian	Pieton	9.40		
9	—	Luitpohd	Cablu	9.60		
10	Linz	Linz	Pieton	8.53	45.76	
11	- -	—	C. F.	10.27	81	
12	Steyregg	Steyregg	—	10.3	76.30	
13	Nathansen	Nathaosen	—	10.58	76 30	
14	Stein	Stein	Pieton	10	80	
15	Krems	Krems	C. F.	9.29	80	
16	Tulln	Tulln	Cf. Pieton	10,46	84	
17	Wien	Nordwestbahn	C. F.	10.16	79.80	
18	—	Florisdonfer	Pieton	9.90	80	
19	—	Nordbahn	C. F.	9.99	79.49	
20	—	Reichs	Pieton	9.90	79.95	
21	—	Stadlsner-Ostbahn	C. F.	9.64	75.86	ridicat—
22	Bratislava	Bratislava	Cf. Pieton	13.45		1933 cu
23	Komaron	Komaron	C. F.	14.08		peste 1 m
24	—	—	Pieton	14.06		
25	Esztergom	Esztergom	—	14.63		
26	Budapest	Ujpest	C. F.	15		
27	—	Margit	Pieton	16.60		
28	-	Lanc	—	14.38		
29	—	Erzsebet	—	14.72		
30	—	Ferenc-Jozsef	—	15.38		
31	—	Osszekötö	C. F.	14.67		
32	Dunaföldvar	Dunaföldvar	Pieton			
33	Baya	Szent Istvan	C. F.	14		
34	Gambos	Bogoyevo	—	13.55		
35	Novisad	Novisad Veche	C. F.	13.57		
36	—	» Nouă	Pieton			
37	Beograd	Beograd	—			
38	Cernavodă	Regele Carol	C. F.	44		

In listă de mai aus, se cuprind cele mai însemnate poduri dela Regensburg până la vărsarea Dunării: înălţimea este socotită la cota locală.

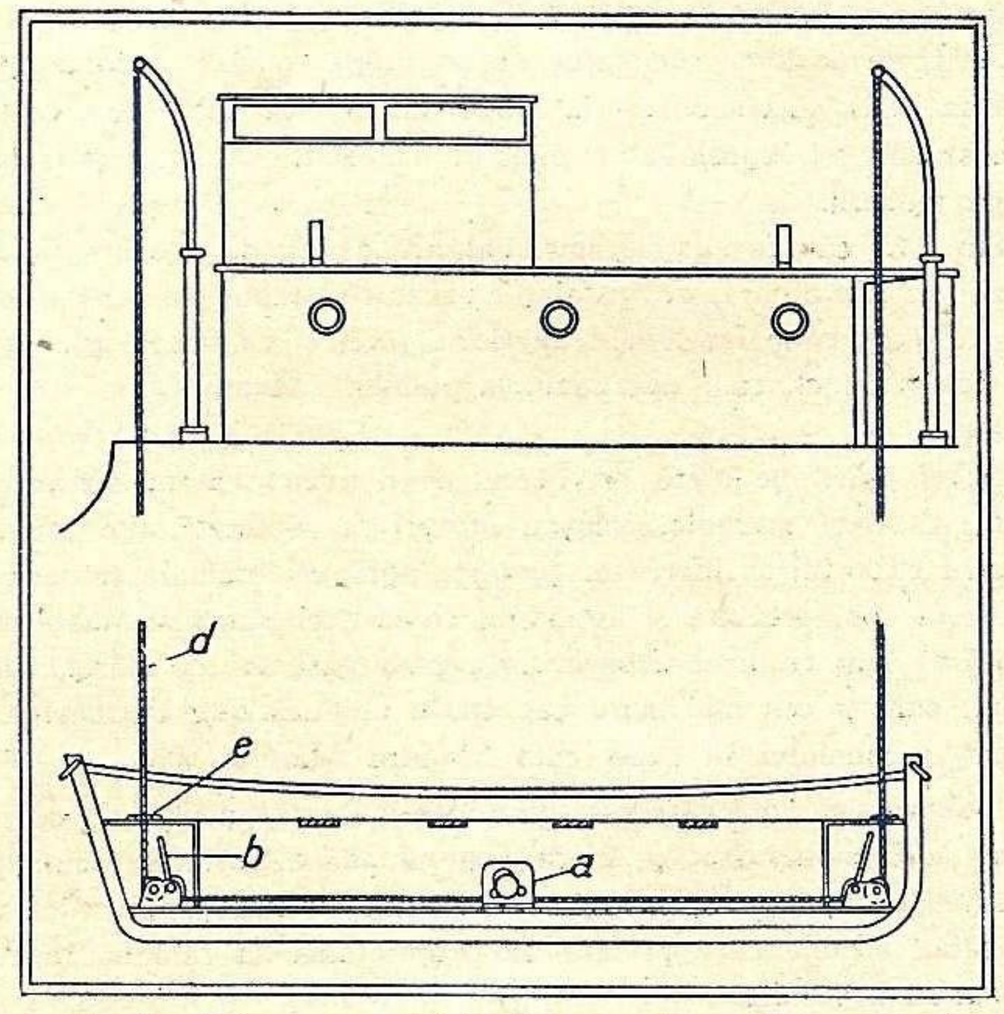
Un sistem nou de lăsare la apă a bărcilor de salvare a navelor

Marinarii cunosc greutăţile lăsării la apă a unei bărci, greutăţi considerabil mărite când marea e rea, când lăsarea bărcei necesită grabă şi când personalul nu e prea antrenat.

In asemenea cazuri, curenţii palancurilor sunt lipsiţi de elasticitate — nu mai vorbim în timpul iernei când îngheaţă şi aproape că nu se pot îndoi — uneori se umflă de apă şi abia mai trec prin rondanţe, rodanţele din cauza neîntrebuinţării înţepenesc etc.

Destul că barca aproape de a ajunge la apă nu poate fi lăsată în apă simultan cu ambele capete, în totdeauna fie prova, fie pupa va ajunge întâi. Dacă marea este rea de tot, barca se răstoarnă, rămâne prinsă într'un singur palanc care s'a înţepenit, palancul eliberat din cauza balansului ameninţă să spargă capul celor din barcă, etc.

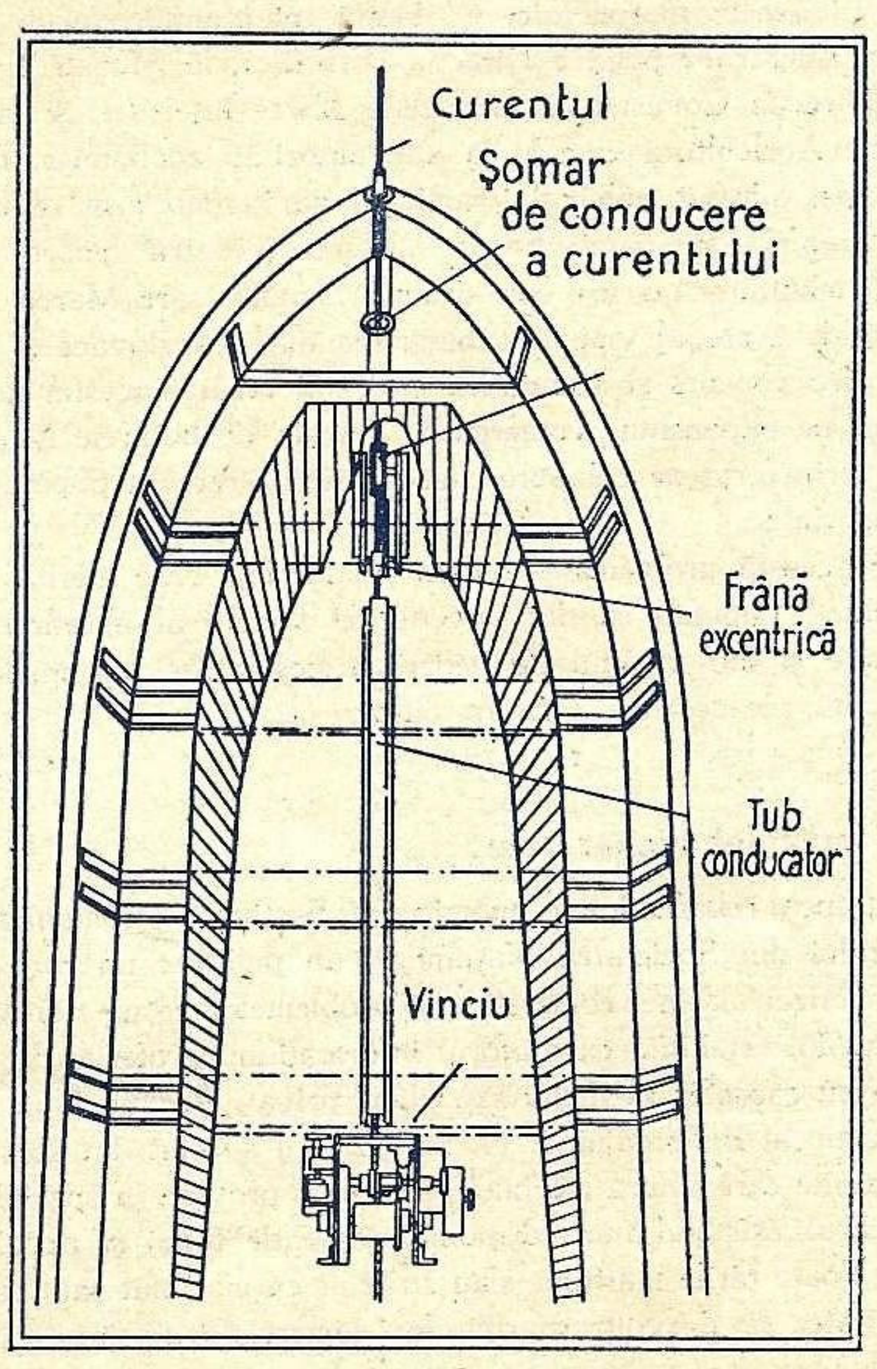
Toate aceste greutăţi sporesc când e vorba a se salva echipajul



a = vinciu, b = frână excentrică, d = curent, e = Şomar de trecere a curentului

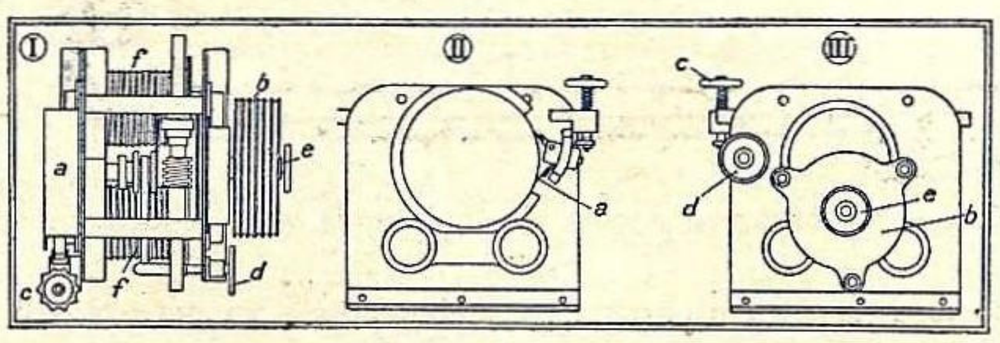
în caz de naufragiu, sau de a salva pe cineva căzut în apă, adică când intervnie o stare sufletească de frică sau de îngrijorare care ştirbeşte calmul necesar unei bune manevrări.

Pentru a remedia aceste mari neajunsuri căpitanul Petit Colas din marina comercială franceză a inventat un dispozitiv mecanic



denumit aparatul Salvare care elimină palancurile şi greutăţile de mai sus.

Pe fundul fiecărei bărci, în mijloc este aşezat un vinciu cu 2 tambure. Două parâme de sârmă de grosime suficientă sunt fixate, cu un capăt la cele 2 grui iar cu celălalt de fiecare tambur al vinciului fixat de fundul bărcei, pe care se poate înfăşura.



a = frână de mână, b = frână centrifugă, c = maneta frânei de mână, d = maneta de ambreiaj, f = tamburul curentului.

Cele 2 tambure sunt antrenate prin 2 roţi dinţate desfăşurându-se cu aceeaş viteză. Comanda tamburelor se face printr'o manevră unică, deci nu se poate desfăşura un tambur decât odată şi în aceeaş măsură cu celălalt.

Când barca a ajuns la apă, adică când tamburelele nu se mai desfăşoară, se decroşează capetele curenţilor de pe tambur.

Aparatul mai are şi un sistem de angrenage multiplicatoare care permite antrenarea tamburelor prin manivela de mână.

Manevra aparatului, se face de către un singur om. Viteza de coborâre e reglată la 10—50 m/minut, prin o frână automată pe principiul excentricităţii. Omul dela aparat are în plus şi o frână de mână prin care poate micşora şi mai mult viteza de coborâre sau chiar a opri coborârea.

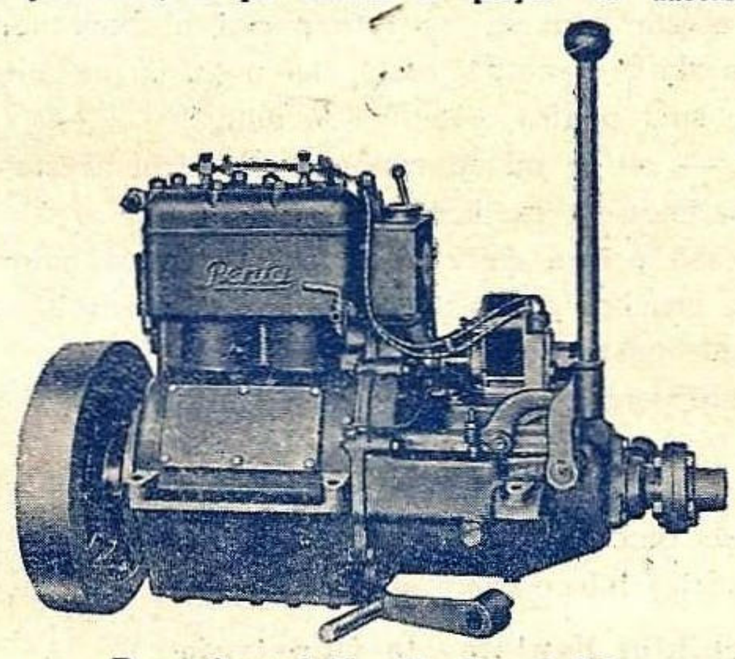
Ridicarea bărcei se face, luând capetele curenţilor ce atârnă dela gruie trecându-le prin rodanţele respective, prinzându-le la tamburele apara ului şi învârtind de manivela de mână. Cu efortul desfăşurat de un singur om, curentul se înfăşoară pe tambure ridicând simultan barca dela apă.

Aparatul acesta a fost experimentat la bordul pachebotului Auringny, Felix Roussel dând rezultate bune. (După La Nature).

M. T.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine.



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS
pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.
Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 310/50

PENTA MOTOR

† Căpitanul Manole Virgil

La 24 Mai ai anului acesta, nava S. M. R. „Durostor" şi-a coborât pavilionul său în bernă.

Comandantul său, Căpitanul Manole Virgil, îşi curmase în noaptea aceia firul zilelor ce îi mai rămăsese.

Vestea ne-a surprins aşa cum desigur a surprins pe atâţia marinari care au văzut în coloanele ziarelor din ziua aceia lângă cuvântul moarte *pe cei al numelui său.*

Ne-a surprins pentrucă acest marinar de rassă, acest om călit la aspra şcoală a mării, deşi ciocnit în rătăcirea pe mările pe care a navigat cu tot felul de necazuri, supărări, nemulţumiri şi greutăţi, rămăsese totuşi o fire veselă — în aparenţă cel puţin, — o fire căruia vârsta nu-i putuse omorî cu totul entuziasmul.

Dar... cine poate şti ce furtună s'a deslănţuit în sufletul acestui om în momentul când s'a hotărât să părăsească pentru totdeauna comanda navei sale.

Căpitanul Virgil Manole s'a născut în Bucureşti la 1888.

Intrat în 1903 în Şcoala de marină a navigat întâi ca elev, apoi făcându-şi stagiul militar, pe bătrânul nostru brik „Mircea" şi pe crucişetorul „Elisabeta" până în 1911 când trece la Serviciul Maritim Român ca ofiţer asistent.

Cu bune cunoştinţe marinăreşti avansează şi-l găsim în 1914 pe nava S. M. R. „Bucureşti" ca ofiţer I.

Izbucneşte războiul mondial şi nava „Bucureşti" aflată în unul din porturile Franţei este rechiziţionată de francezi şi armată cu un tun în prova este întrebuinţată ca navă de transporturi pentru armatele aliate.

Timp de 4 ani, muniţiuni din Franţa pentru armatele noastre sunt duse de nava „Bucureşti" prin Suez spre Wladivostok.

Navigaţie grea şi periculoasă din cauza războiului de cursă dus de submarinele germane, voiaje lungi şi grele, nopţi nedormite, chinuite, pline de griji.

Ofiţerul I Virgil Manole îşi pune în aceste zile grele tot sufletul, devotamentul şi cunoştinţele sale în serviciul ţării.

Se întoarce în ţară în 1919 şi-l găsim secund pe „Milcovul", apoi pe „Oltenia".

In 1924 reintră la S. M. R. unde ocupă funcţia de ofiţer I pe diferite nave, apoi pe cea de comandant pe „Principesa Maria" şi în urmă pe „Durostor".

Şi cu numele acestei nave se curmă depănarea firului vieţii sale.

Moartea sa ne-a durut pentrucă Marina noastră comercială a pierdut în el, nu numai un suflet sensibil — rar de găsit în zilele aceste — care a împins răscumpărarea bunului său nume şi a greşelilor din viaţă cu sacrificiul vieţii sale, dar şi un bun marinar.

Mirth.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

Nautic Club Balcik

Un om activ, un marinar priceput, a reuşit să treacă entusiasmul şi dragostea sa pentru mare şi pentru yachting, unui mănunchi de tineret — domni, doamne şi domnişoare — adunat în jurul său.

Este vorba despre Nautic-Club-Balcik, pe care d-l Căpitan Voinescu din marina Regală l'a înfiinţat de curând.

Scopul acestui Club — aşa cum îl defineşte art. 2 din Statut — este „să cultive, să răspândească şi să întreţină vie dragostea pentru mare"...

Marea la noi, până acum câtva timp nu era cunoscută decât de oamenii de meserie a ei — marinarii şi din vedere de oamenii cu dare de seamă dinainte de războiu pe care Constanţa îi atăgea nu pentru care ci pentru ruleta şi bacaraua dela Cazinou.

In ceeace priveşte sporturile nautice, yactingul, navigaţia de plăcere, erau aproape necunoscute şi erau socotite ca un apanagiu al milionarilor ;

Dela un timp însă, populaţia ţării a început să *descopere* marea. Inceputuri timide au loc. Piedici de tot felul s'au ivit, mărite din cauza coastei noastre cam neospitalieră lipsită de adăposturi, dar totuşi idea a prins.

Din ce în ce numărul celor ce se îndreaptă în lunile de vară spre plajele însorite ale coastei noastre dela Budachi la Ecrene, creşte mereu.

Şi odată cu cunoaşterea aceasta a mării, începe din ce în ce să prindă gustul pentru yachting.

Acolo unde s'a găsit un organizator, un entusiast, dragostea de mare, de yachting, de navigaţie de plăcere a fost canalizată, organizată şi au luat naştere societăţi de felul Yacht Club Regal Român, Yacht Club Snagov.

In acest fel a luat naştere şi Nautic Club Balcik.

In 1913 Cuterul Domniţa Ileana a Yacht Club Regal Român comandat de d-l căpitan Voinescu a intrat la 13 Iulie în Balcik venind dela Constanţa.

Eşiri în mare cu sezoniştii Balcicului, nopţi de lună, farmecul velelor întinse ca nişte aripi uriaşe de fluturi unite cu entusiasmul, verva şi calităţile de manevrier ale d-lui căpitan Voinescu, a încântat şi a câştigat temeinic pe unii şi... în Martie 1934 Nautic Club Balcik a luat fiinţă grupând în jurul preşedintelui — iniţiatorul — vreo 50 de membri.

Instituţii şi oameni înţelegători care să ajute materialmente nu au lipsit

Banca Chrisoveloni a cedat Clubului magazia din portul Balcik pentru adăpostul ambarcaţiunilor. D. Roman Căpăţână preşedintele Cons. de Ad-ţie a fabricei Regina Maria la cererea Clubului a înfiinţat o cofetărie şi un restaurant în Balcik unde membrii au 20% reducere, a cumpărat o şalupă a cărui întrebuinţare a cedat-o clubului, şi a contribuit cu jumătate la închirierea unei plaje a Clubului.

Materialul nautic pe care Clubul îl pune la dispoziţia membrilor săi în vara aceasta sunt 3 cutere de 5,30 m, 5 yole de 4 30 m, şalupă cu care se vor face excursii dealungul litoralului.

Clubul va organiza cursuri de înot, rame, vele, concursuri şi regate.

Orcare membru proprietar de ambarcaţiune va putea folosi cala de ridicare şi magazia de adăpost a Clubului.

Acest început ne bucură peste măsură, şi dragostea cu care au pornit la drum membrii Nautic Club Balcik dorim din tot sufletul să cuprindă pe câţi mai mulţi care să adere la mişcarea aceasta, să sporească numărul membrilor acestor cluburi.

Puţine sunt sporturile care dau satisfacţie atât de complecte cu yachtingul. Corpul întreg lucrează, iar manevra velelor desvoltă spontaneitatea, curajul, încrederea în tine, formează ochiul, prilejueşte întregei fiinţi ocaziunea de a conduce şi a stăpâni elementele naturei.

In legănatul valurilor, în fâşiitul provei bărcei mânată şi culcată pe o coastă de vânt, în larg, poţi simţi adevărata poezie a mării, adevărata putere a ta de a stăpâni elementele naturei şi adevărata mândrie de învingător a lor.

Sportul acesta minunat nu este numai al bogaţilor. Un cuter, o barcă, nu skiff, o şalupă, costă mai puţin ca un automobil. Ambarcaţiunile sunt pentru orice fel de pungă.

Incercaţi — cei ce nu aţi cunoscut farmecul acestui sport — la început înscriindu-vă ca membrii ;

Ce contează pentru cei ce vă duceţi vara la mare, 3—400 lei cotizaţia de membru pe un an în suma ce o cheltuiţi acolo ?

Veţi prinde gustul, veţi aprecia farmecul plutirei cu siguranţă şi banii cheltuiţi pentru cumpărarea unei bărci nu vor fi aruncaţi, din contră vă vor prilejui cele mai depline satisfacţii.

Liga Navală Română, yacht Clubul Regal Român din Constanţa, Nautic Club Balcik (calea Victoriei 86, etaj II) stă la dispoziţia tuturor cu orice informaţiuni şi sfaturi.

Vizita yachtului Fantome la Constanţa

La 20 Mai a sosit la Constanţa yachtul *Fantome* sub pavilion englez, proprietatea d-lui *A. E. Guinness.*

Yachtul e construit în 1896 la *Nantes,* are 436 tone, trei catarge cu vele pătrate, lungime 170 picioare (un picior=0.30 m.) lăţime 26 picioare, pescaj 13.5 picioare, 2 motoare a 250 HP. Bolinder care dau navei 10 noduri viteză.

Acest yacht a fost înainte corabie de comerţ şi se numea *Blem.*

Astăzi, magaziile de odinioară, sunt transformate în cabine, careuri, băi, săli de muzică, bibliotecă, care de care mai luxoase şi confortabile şi care adăpostesc tot felul de amintiri rare, relicve, obiecte de muzeu păstrate în vitrine aranjate artistic, de prin toate colţurile lumei pe unde a trecut.

Un arsenal întreg de aparate meteorologice, de navigaţie, aeraţie, precum şi o întreagă flotilă de şalupe cu viteză mare şi bărci, complectează instalaţiunile navei.

Yachtul vine din Anglia. A făcut câte o escală la Napoli de unde a îmbarcat pe proprietari, Istambul, Sulina, Galaţi, Constanţa pe care a părăsit-o la 24 Mai. Yachtul este înscris în Yacht Cluo Regal Englez şi poartă pavilionul de războiu britanic.

D-nii Lt. C-dor Stoianovici Al. şi Lt. Ghezzo Ed. ca reprezentanţi ai Yacht Club Regal Român, au făcut o vizită proprietarului, d-lui A. E. Guiness căruia i-a remis o insignă a Yacht Clubului Regal Român.

Lt. GHEZZO ED.

Sosirea dragei „România"

Serviciul Porturilor Constanţa a cumpărat dela Comisiunea Canalului Suez, draga absorbantă *Ramses II-lea,* cari nu a dat rezultate acolo, din cauza naturei fundului de nisip prea fin, cari nu se decanta.

Această dragă a fost botezată *„România"* şi a fost luată în primire la Suez de către Căpitanul maritim *Petre Popescu* şi mecanic şef *Dragomir,* cari au condus draga dela Suez până în portul Constanţa.

Draga este construită în Anglia la 1905. are 1350 tone, lung. 70 m., lărgime 11 m., are două maşini propulsive de câte 250 HP. şi maşina pentru sorb de 750 HP., absoarbe 700 m³ în 20 minute, pe care îi decantează în corpul propriu al dragei.

Această dragă relativ nouă şi în perfectă stare a fost cumpărată pe un preţ de 3.600.000 lei şi va servi pentru a asigura portului adâncimile necesare.

Echipajul care a adus în ţară draga *„România"* în afară de cei amintiţi mai sus, s'a format din ofiţeri, Avram, Anuşca şi ofiţer mecanic Nicolau.

Lt. Ghezzo

Conferinţa de navigaţie Româno-Yugoslavă.

La Cladova (Serbia) a avut loc conferinţa de navigaţie româno-jugoslavă pentru stabilirea unui acord în ce priveşte itinerarul şi tariful de călători, bagaje şi mărfuri pe linia Galaţi-T. Severin, Belgrad, Viena şi retur.

Această linie va fi deservită de nave româneşti între Galaţi şi T. Severin, şi Jugoslave dela Severin la Viena. Navele sunt: „Grigore Manu", „Alexandru I" şi „Ţarul Nicolae II".

Itinerarul va fi curând dat publicităţii.

S'au hotărât acordarea de reduceri generale de 50% pentru funcţionarii de stat, şi reduceri care merg până la 75% pentru turişti.

Taxele de călători, mărfuri, bagaje, vor fi în orice caz cu 5% sub cele ale Soc. D. D. S. G.

Biletele pot fi cumpărate din orice port român până în orice port al Dunărei până la Viena, cu transbordare la T. Severin.

Asociaţia de drept maritim şi fluvial.

Duminică 3 Iunie la Ministerul Comunicaţiilor a avut loc constituirea „Asociaţiei de drept maritim şi fluvial".

Scopul acestei societăţi este căutarea mijloacelor de coordonare a legilor maritime şi fluviale ale legislaţiei noastre cu acele ale ţărilor de care ne leagă interesele.

Noua societate a hotărât ca pentru urmărirea scopurilor sale, să intervină la Conferinţa de drept internaţional maritim ce se va ţine în viitor la Bruxelles, pentru unificarea tuturor legilor maritime şi fluviale.

Au luat cuvântul d-nii: Conţescu, ministru României în C. E. D., I. Petrovici, decanul baroului Ilfov, prof. Gălăşescu, N. Daşcovici, Em. Brancovici, Em. Antonescu, Papagat, delegatul Ligii Navale, C-dor Sion, Fundăţeanu, P. Demetrescu, av. Tonegaru, Lăzăruneanu, Păunescu.

A fost ales preşedinte de onoare al societăţei constituite d-nul Conţescu, preşedinte activ d-l Pantazzi, vice preşedinţi d-nii: Dascovici şi Finţescu.

Membrii comitetului au fost împărţiţi în membri de drept şi membrii aleşi.

Membrii de drept:

Directorul S. M. R. (C-dor Sion); director N. F. R.; decanul baroului de Ilfov (I. Petrovici); Insp. G-ral al Porturilor (C-dor Adj. Păiş): Preşedintele Curţei de Apel din Constanţa (I. Dimitriu); Prim-preşedintele Curţei de Apel Galaţi, delegatul României în C. E. D., delegatul Marinei Regale (Cpt. C-dor Zlatian P.), al Consiliului legislativ, al Uniunei Camerelor de Comerţ.

Membrii aleşi: D-nii: Prof. Dragomirescu, Gălăşescu, Brancovici, R. Portocală, Gerota, M. Antonescu, C. Brătescu, C-dor Fundăţeanu.

Secretar general d-l dr. A. Păunescu, secretar d-l Şerbescu, casier d-l D. Rădulescu.

Din străinătate

STATELE UNITE.

☐ In vederea intrării în serviciu a lui *La Normandie,* se va construi la New-York un nou cheu de 330 m. lungime care va costa circa 1 milion dolari.

☐ Manevrele de primăvară ale flotei americane s'au desfăşurat în regiunea canalului Panama. Flota compusă din 113 unităţi, deservite de 3700 ofiţeri şi 44.000 oameni de echipaj a trecut din Atlantic în Pacific prin canalul de Panama la 23—24 April în 36 ore; şi se putea chiar în 24 ore. Prima navă care a trecut a fost crucişetorul englez *Exeter* care asista la această experienţă.

300 avioane şi dirijabilul *Macon* au luat parte.

ITALIA.

☐ Regiunea denumită *„Punto Franco Duca d'Aosta"* din portul *Triest* va fi concesionată *Austriei* pentru crearea portului franc.

Cheurile acestei regiuni serveau vaselor ce făceau curse spre America Centrală şi de Sud şi spre porturile dincolo de Suez. Bazinul este bine utilat cu tot felul de instalaţiuni moderne şi magazii.

Italia face mari sforţări pentru a atrage traficul Austriac spre Triest şi nu scuteşte tot felul de avantagii autriacilor.

Astfel vase italiene sub pavilion austriac vor fi armate de echipagii austriace. Deasemeni o bună parte din funcţionarii zonei concesionate vor fi austriaci. (Journal de la Marine Marchande).

☐ Chiurasatele *Conte di Cavour, Guilio Cezare, Andrea-Doria. Caio Duilio,* vor intra în arsenale pentru o complectă modernizare.

Se ştie că aceste chiurasate au o vechime între 21 şi 23 ani.

Se va îmbunătăţi protecţia orizontală, direcţia de tragere, li se vor mări viteza la 26 noduri. Vor rămâne numai cu 10 piese de 305 mm. în patru turele.

Cheltuelile vor fi suportate din un credit de 480 mil. lire acordat pe 5 ani, pentru acest scop şi pentru accelerarea construcţiilor în curs.

După cum se vede gândul Italiei este numai la dezarmare (?).

POLONIA.

☐ *L'essor Colonial et Maritime* anunţă că autorităţile competinte Poloneze au decis reorganizarea marinei. Astfel în 10 ani ar urma să se construiască 10 nave de comerţ şi 5 crucişetoare. Din aceste, am anunţat că 2 pacheboate se şi construesc în Italia.

GERMANIA.

☐ *New Chronicle* anunţă că transatlanticul *Bremen* german a primit ordin dela Hitler de a face probe de viteză timp de 24 h., în timpul traversării Atlanticului.

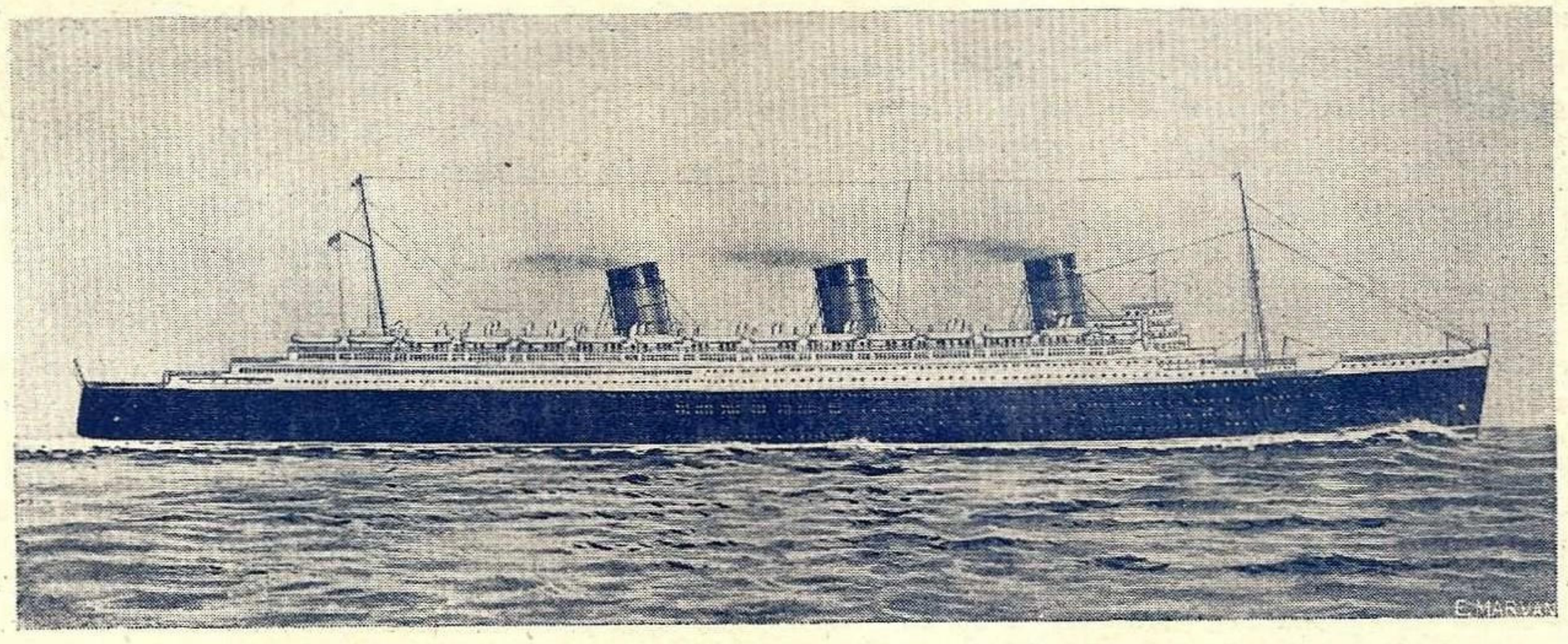
Aceasta în vederea viitoarei intrări în serviciu a transatlanticului englez No. 534.

Dacă această navă prin viteza sa, va avea o vădită superioritate, se spune că se vor pune în construcţie două noi nave germane, a căror planuri sunt deja gata şi care vor revoluţiona construcţiile navale.

ANGLIA.

☐ Lansarea transatlanticului No. 534 de 73.000 tone va avea loc la 26 Sept. a. c. la Glascow în prezenţa suveranilor Angliei.

☐ Anglia intenţionează cumpărarea dela Portugalia şi Olanda, pentru suma de 5—10 mil. lire, a insulei Timor, un punct foarte strategic din arhipelagul malaez.



Aşa va arăta transatlanticul No. 534 de 73.000 tone când va fi gata.

Acest punct este ultima etapă a drumurilor aeriene ce duc la Port Darwin (Australia).

Anglia ar intenţiona să facă în această insulă o staţiune de T.F. S. şi un port aerian şi terestru legat prin linii aeriene de Singapore. (Daily Mail).

FRANŢA.

☐ La începutul lunei Mai a avut loc la Paris adunarea anuală a Soc. Centrale de Salvare a Naufragiaţilor, sub preşedenţia viceamiralului Lacaze fost ministru al marinei.

Administratorul delegat a făcut o dare de seamă a activităţii dela Mai 1933 la Mai 1934: bărcile de salvare a societăţii au făcut 71 eşiri în mare în cursul cărora au salvat 74 persoane şi ajutând 25 nave; afară de vieţile salvate cu bărci, s'au mai salvat prin alte mijloace încă 60 persoane, ceeace totalizează la 134 vieţi scăpate în un an, şi la 22077 dela înfiinţarea societăţei până azi.

Societatea şi-a reînoit apelul la caritatea publică pentru ajutorul financiar de care are nevoe în urmărirea scopurilor de înalt umanitarism.

EGIPT

☐ Traficul maritim al canalului Suez pe primul trimestru al anului 1934 este în creştere: 661 treceri (637 în 1933) reprezentând 3.742 176 tone (3.606.400 tone în 1923).

Se spune că acest canal este termometrul după care se constată mersul crizei; mergând spre urcare a traficului, am putea spune că această criză ce bântue traficul mondial ne prevesteşte sfârşitul ei?

TURCIA

☐ Presa engleză anunţă că Turcia intenţionează de a fortifica din nou strâmtorile Dardanele şi Bosfor. Se ştie că prin tratatul dela Lausanne se interzicea fortificarea acestor strâmtori şi se asigura libertatea trecerei din Marea Neagră în Mediterană.

Intenţia este justificată de Turcia prin ameninţarea ce o constitue pentru ea pregătirile militare ale Italiei şi dorinţa acesteia de a-şi întinde influenţa asupra Asiei Mici.

Chestiunea e de foarte mare însemnătate, în special pentru Rusia şi ţara noastră, pentrucă oricine îşi dă seama de consecinţele ce ar urma în urma executării acestei intenţiuni.

Dar, nu numai noi şi Rusia, dar şi alte mari puteri, — Anglia, Franţa, etc. — vor avea de spus cuvântul lor atunci când chestiunea se va pune oficial.

Recenzii

Route à l'Onest: *Ernest Hashagen*

Comandorul Hashagen unul din aşii submarini germani, dă azi la iveală amintirile sale, interesante din cauza preţioaselor informaţiuni asupra mişcărilor, exerciţiilor şi mai ales descrierei vieţii de submarin.

Autorul era la început ofiţer torpilor pe bordul vechiului chiurasat *Kaiser Barbarosa*, de pe care trece la şcoala de submarine de a Kiel şi apoi pe submarinul U 22, care avea misiunea de a încrucişa în Marea Nordului.

Dela început, are o pană la cârmele de afundare care îl obligă a se afunda la 70 m. La eşirea la suprafaţă este surprins de un crucişetor auxiliar englez care îl bombardează. După o noapte de odihnă pe fund, reparându-şi avariile poate intra la Wilhelmshaven.

In 1916 ia comanda submarinului U. B. 22, iar în 1917 a lui U. 62 cu care încrucişează în Atlantic şi în Marea Irlandei.

Incrucişările lui sunt pline de peripeţii, de urmăriri de distrugătoare sau vedete, treceri prin baraje.

Din scufundarea vaselor pe care le-a întâlnit, scufundarea a următoarelor trei sunt extrem de interesante:

Crucişetorul chiurasat francez *Dupetit Thomas* reperat prin radiogoniometrie, vasul cursă englez *H. M. S. Tulip* al cărui comandant e luat prizonier, crucişetorul auxiliar H. M. S. *Orana* a cărui cufundare a produs întregului echipaj al lui U. 62 multă bucurie, pentrucă acest vas englez luase parte la distrugerea flotei lui Von Spee la Falkland şi a crucişetorului Dresden la insula Juan Fernandez.

Tot atât de interesante sunt opiniunile autorului în ceeace priveşte eşecul ofensivei submarine a Germaniei.

După autor, ezitările, întârzierile şi restricţiunile impuse războiului submarin au făcut ca aliaţii să-şi poată organiza o formidabilă apărare anti-submarină care a făcut ca această ofensivă să eşueze.

Intr'un cuvânt, cartea merită cu prisosinţă să fie citită.

IPSE.

Sportive

Rezultatul concursului de înot pe distanţa de 5800 m. regimentul Pontonieri-Ghecet.

— Echipa Secţiunei de înot de sub preşedinţia Locot. Ghezzo Eduard, a clubului Marina-Constanţa, condusă de Spânu Teodor, a câştigat „Cupa Locotenent Ionescu Virgil".

Duminecă 3 Iunie 1934, a avut loc pe Dunăre primul concurs de înnot organizat de „Clubul Nautic Nicu Băncilă" din Brăila pe distanţa de 5 km. şi 800 m. dela Regimentul de Pontonieri, până la Ghecet.

S'au înscris 33 de înotători din care au fost admişi la examen medical numai 24 care s'au lansat în apă în faţa regimentului de pontonieri la ora 4,07 p. m.

La 17 h. 06 m. a sosit în faţa Ghecetului înotătorul Spânu Teodor din „Clubul Marina-Constanţa", care a parcurs distanţa în 36 minute. De aci înoată contra curentului până la debarcaderul Ghecet pe canalul Măcin încă 800 metri în 23' minute. Aşa că cursa totală a fost de 5800 m. parcursă în 59 minute.

La 17 h. 07 m. a sosit al II-lea înotător Cebuc Tănase elev Serg. Instructor Brevetat din Marina Constanţa, care a parcurs aceeaşi distanţă în 60 minute.

La 17 h. 08 m. a sosit al III-lea înotător Vasilov tot din Clubul Marina-Constanţa.

Au mai sosit apoi înotătorii: Rădulescu Nicolae (individual) din Bucureşti, Ioan Marinescu din Clubul Marina Constanţa, Vasiliu Emanoil (individual) din Bucureşti, Paul Georgescu din Clubul N. Băncilă Brăila, Butoi Pavel elev Serg. Instr. Brev. din Clubul Marina Constanţa, Ghigenescu Alex. Clubul Marina Constanţa, Locot. Virgil Ionescu din reg. Pontonieri Brăila, Locot Popovici Liviu din reg. Pontonieri Brăila, Săndulescu Simion (individual) din Brăila.

„Cupa Locotenent Virgil Ionescu" a fost câştigată pe primul an de către „Clubul Marina Constanţa" prin înotătorii: Spânu Teodor, Cebuc Tănase, Vasilov Grigore, Ioan Marinescu, Butoi Pavel, Ghigenescu Alexandru.

Inotătorii au fost secondaţi de remorchere, bacuri, şalupe, vase de râuri şi fluvii şi de nenumărate bărci pe care au luat parte un numeros public şi Corpul Ofiţeresc al Garnizoanei Brăila în frunte cu d-l General Nicolae Ciupercă comandantul Div. X-a secondat de toţi comandanţii de regimente.

Comisia de arbitrii a fost compusă din domnii: Lt. Colonel Costea Oprişan, Francisc Clair, Vasile Ganea, Locot. Aki Paulopol, Dr. Locot. Buţu Dimitrie, Bălănescu avocat, C. Mitzura ziarist, Mircea Florescu şi Ionel Popa, preşedintele Clubului Nautic „Nicu Băncilă".

Spânu Teodor, premiul I, a primit un ceas de buzunar, iar Cebuc Tănase, premiul II, un port-ţigaret de argint.

Amintim că echipa secţiunei de natatie a Clubului Marina din Constanţa prin căpitanul său Spânu Teodor şi prin valoroasele sale elemente pe care le-am înşirat mai sus deţine de 4 ani toate cupele disputate la Dunăre. Spânu Teodor intră în al IX-lea an de campionat pe Dunăre

Liga Navală aduce pe această cale comitetului organizator, autorităţilor civile şi militare precum şi armatorului Jean Matzoukis, pentru buna voinţă pe care a avut-o punându-le la dispoziţie vasele graţie cărora concursul a avut o frumoasă reuşită, precum şi presei pentru larga publicitate ce a făcut-o, mulţumirile sale cele mai vii.

Echipa a putut lua parte datorită concursului acordat de d-l Amiral Bărbuneanu, Preşedintele Ligei Navale Secţia Constanţa.

Al II-lea concurs de înot va fi organizat Duminecă 24 Iunie a. c. (Ziua apei) pe distanţa de 14 km. dela Măcin la Ghecet. Plecarea înotătorilor şi publicului va fi din faţa debarcaderului N. F. R. Brăila la ora3 p. m. spre Măcin unde se va face lansarea în apă. La acest concurs se va disputa „Cupa Locot. Colonel Costea Oprişan" din reg. Pontonieri Brăila. Fiecare club participant la cupă trebuie să-şi înscrie 6 înotători. Inscrierile se primesc până în ziua de 20 Iunie 1934 la sediul *Clubului Nautic Nicu Băncilă Brăila Str. Călăraşi No. 15.* Taxa de participare a înotătorilor e de lei 30.

Reviste primite

Journal de la Marine Marchande No. 788, 789, 790, 791, 192; *Le Yacht* No. 2668, 2669, 2670, 1671; *Übersee* No. 5; *Mers et Colonies,* Mai; *The Navy,* Mai şi Iunie; *Hansa* No. 18 Mai; *Die See; Die Yacht* No. 21, 22, 23; *Revue de la Ligue Maritime Belge* No. 5; *Italia Navale* No. 9—10; *Italia Marinara* No. 5; *Morski Sgovor* No. 4; *Natura* No. 5; *Revista de Higienă Socială* No. 5; *Revista Fundaţiilor Regale,* Iunie; *Cohorta Noastră* No. 3; *Educaţia Fizică* No. 4; *Ziarul Marea; Buletinul Pompierilor Români* No. 5; *Buletinul Bursei* No. 5; *Arpa* No. 5; *Revista Infanteriei* No. 4; *Lupul de Argint* No .27; *Lumea Nouă* No. 5; *Buletinul A. G. I. R.* No. 3; *Pescăria şi Piscicultura* No. 3 şi 4; *Orizontul maritim.*

BIBLIOGRAFIE: *La mer et sa poésie.* 12 fr. fr. Ed. Société d'Editions Géographiques 17 rue Iacob, Paris VI.

Dela secţia de propagandă a tineretului L. N. R.

La 10 Iunie a. c. a avut loc o şedinţă a acestei secţiuni d-l N. Daraban, preşedintele secţiunei a mulţămit d-lor membrii ai comitetului, cari au depus toată munca pentru a primi cât mai bine pe studenţii aviatori, membri ai asociaţiei universitare poloneze *„Liga"* printre cari a fost şi d-ra Halina Harmzene-Stürtz, care a condus în Polonia grupul de excursionişti ai Tineretului L. N. R. în Aprilie a. c.

In continuare, face o amplă expunere asupra taberilor maritime dela Hel şi Jastarnia, unde pe ziua de 6 Iulie vor pleca 75 studenţi, elevi şi particulari, arătând că în urma acestor tabere va urma o excursie în Polonia, oferită de Liga Morska i Kolonjalna şi asociaţia *„Liga"*. In acelaş timp va veni în ţară tot la şase Iulie a. c. 100 de polonezi, cari prin via Galaţi-Sulina cu vaporul Peleş vor intra în tabăra „Prietenii Mării", filiala tineretului L. N. R. dela Techirghiol-Eforie. După această tabără va urma o excursie pe ruta Constanţa-Bucureşti (două zile) Călimăneşi (o zi) Sibiu (o zi) Braşov (o zi, Sinaia (o zi), Ploeşti-Grigore Gh. Vodă.

D. Daraban a mulţumit apoi d-lui Inginer Antoni Paprocki, comisarul Ligei Navale Polone secţia Tineretului pe lângă tineretul L. N. R. şi delegatul Asociaţiei *„Liga"*, pentru gentileţa de a oferi tineretului 21 de locuri, cu preţul de 1000 lei lunar, în munţii Tatra Stary-Sacz, lângă Zakopane şi Krinica. In ceeace priveşte excursia în Marea Baltică, d-sa declară că urmează să ne vină răspunsul în ceeace priveşte preţul şi eventuale modificări de traseu. In orice caz excursia va avea loc în luna August.

In urma propunerii d-lor Daraban, Paprocki şi Şoimulescu se crează pe lângă tineretul Ligei Navale Romane, pentru o apropiere cât mai strânsă cu tineretul Polon, o comisie polono-romană, care se va ocupa în genere de toată mişcarea tineretelor celor două ţări amice şi preşedinte de onoare a aceste comisiuni este aclamat d-l Ministru al Poloniei la Bucureşti Miroslaw Arciszewski.

Până în momentul când scriem acestea au aderat următoarele soc. Tineretul A. R. P. A. prin preşedintele său d-l Ing. Ciupagea Georgescu, Soc. Studenţilor în Medicină, reprezentată prin d-nii Atanasiu şi Militaru, Soc. Studenţilor în Architectură şi Şcoala Civilă de Gaze de Luptă şi P. P. C. reprezentată prin d-l Prof. Mihail Popovici.

Consiliul de Direcţie al T. L. N. R. în urma invitaţiei Ligei Navale Polone, făcută prin d-l Ministru Miroslaw Arciszewski, a delegat pe următorii membrii: Daraban N., Şoimulescu I. Ing. I. Breazu, R. Spiegler să ia parte la Serbările „Zilei Mării" ce vor avea loc la 29 Iunie în Polonia.

Din partea Ligei Navale Române vor merge încă cinci membri. Tot grupul de zece va fi pus sub conducerea d-lui Vice-Amiral (r) M. Gavrilescu.

Delegatul Tineretul în taberile dela Hel şi Jastarnia va fi d-l Horaţiu M. Delegata Tineretului la Techirghiol-Eforie (Tabăra Prietenii Mării), pe timpul cât vor sta amicii polonezi acolo, este d-ra Ing. Maria Ceparianu.

Tabere maritime în Polonia

Societăţile Poloneze cu care suntem în legătură organizează tabere maritime la Baltica la care sunt invitaţi şi membrii L. N. R. Români. Dăm mai jos condiţiunile şi informaţiuni :

Condiţiuni generale :

Taberile vor fi aşezate la Hel şi Jastarnia (Marea Baltică) locuinţele se vor compune din căsuţe de campanie, făcute din lemn, de 8 şi 18 persoane şi din corturi de 2, 10 şi 20 de persoane, din săli de mâncare, săli de primire şi dintr'un întreg şir de clădiri indisponibile gospodăriei. Netinzând de a alcătui confort participanţilor, aceste tabere asigură persoanele ce vin singure sau cu familia ca şi grupurile mai mari de tineret academic, minimul necesar de confort ca şi o mâncare din abondenţă şi sănătoasă (de patru ori pe zi).

Durata taberei :

8 Iulie — 29 Iulie pentru 75 persoane. Pentru luna August dată nefixată încă tot pentru 75 persoane.

Programul :

a) odihna obicinuită la mare.
b) excursii pe ţârm şi pe mare.
c) educaţie fizică, lecţii de înnot, diferite exerciţii.
d) conferinţe despre mare, Pomerania şi despre scopul şi temele Ligei Maritime şi Coloniale.

După 29 Iulie urmează excursia în Polonia care nu-i cuprinsă în preţ, fiind oferită participanţilor de Liga Maritimă şi Colonială şi Asoc. Interuniversitară „Liga".

Se vor vizita : Lwow, Varşovia, Gdynia, Puck, Danzig, Pornn, Poznan, Krakovia, Wieliczka.

Taxa de participare :

Pentru studenţi : 3.990.— lei — 4.295.— lei
„ partic. : 4.600.— lei — 4.840.—

Taxa cuprinde :

se reţine 50 % din suma depusă pentru acoperirea cheltuelilor de organizare.

Taberile, trenul (vagon turistic în ţară, tren clasa II-a în Polonia) paşaportul, vizele consulare, excursia, hotelele, autocarele şi cotizaţia de membru a Tineretului L.N.R.

Taxa nu cuprinde :

1) Mesele pe cari participanţii vor să le ia în tren.
2) Diferitele bacşişuri,
3) Mese şi băuturi suplimentare.

Condiţiuni generale :

1) Inscrierile pentru seria de Iulie se fac până la 25 Iunie a. c.
2) La înscriere se depune Lei 1.500.— iar restul până la 25 Iunie a. c.
3) Participanţii vor depune la înscriere următoarele acte necesare paşaportului colectiv pe care-l face L.N.R.
a) Certificat tip de situaţia militară eliberat de Cerc. de recrutare respectiv.
b) Pentru minori consimţământul părinţilor legalizat de circumscripţia poliţienească respectivă.
c) Carnet de indentitate în regulă.
d) trei fotografii semnate pe verso şi cu toate datele de stare civilă (nume, pronume, anul, luna, ziua naşterii, profesiune, naţionalitate, domiciliul)
4) In cazul când plecarea la tabere s'ar contramanda se restitue suma integrală depusă.
5) In caz de renunţare la plecare din partea vreunui membru,
6) După începerea călătoriei nu se mai face nici o restituire pentru partea de program la care un membru nu ar lua parte.
7) L.N.R. nu-şi ia răspunderea dacă unele părţi din program nu se vor efectua în caz de forţă majoră sau când participanţii prin întârzierile la locurile fixate nu vor participa la unele puncte din program.
9) L N.R. îşi rezervă dreptul de a schimba unele puncte din program dacă împrejurările o vor cere.
9) L.N R. nu răspunde de bagajele participanţilor.
10) Intâlnirea participanţilor în ziua de 6 Iulie ora 19 în gara de Nord sala de aşteptare.

Inscrierile de participare, orice informaţiuni suplimentare se fac în scris sau personal la Liga Navală Română, Secţia de propagandă a Tineretului în Str. Eugen Carada 7 în fiecare zi de lucru între orele 18 h. — 21 h.

Tabără pentru instructori

In afară de tabăra de mai sus se mai formează una cu scopul de a forma instructori, numai pentru studenţi membrii L. N .R. şi care constitue o unitate separată şi autonomă.

Durata :

Cursurile obicinuite ale taberei durează câte 4 săptămâni
dela 3 la 30 Iulie seria I — 10 locuri
dela 2 la 29 August seria II — 10 locuri.

Elementele pentru acesti instructori trebuiesc alese dintre cele mai bune.

Programul :

a) odihna obicinuită la mare
b) excursia pe ţărm şi pe mare
c) educaţie fizică, lecţii de înnot, diferite exerciţii.
d) conferinţe despre mare, Pomerania şi despre scopul şi temele Ligei Maritime şi Coloniale
e) curs de navigaţie cu pânze
f) curs sistematic de organizaţii comune
g) curs sistematic de excursiuni (metoda excursiei)

Absolvenţii cursului taberei de instructori vor fi supuşi unei repetiţiuni generale şi vor obţine un *certificat* de absolvire.

Inscrieri pân ă la 25 Iunie.

Taxa de participare este de lei 5000 în care se cuprinde tabăra, excursiunile ce se vor face în Polonia. Paşaportul, vizele consulare, trenul.

Redacţionale

Se aduce la cunoştinţa D-lor membrii ai L. N. R. că în localul Secţiunei L. N. R. Constanţa (Hotel Carol) funcţionează o bibliotecă cu cărţi şi reviste marine ce pot fi consultate de d-nii membri în zilele de lucru între $8\frac{1}{2}$—$12\frac{1}{2}$ şi $16\frac{1}{2}$—$19\frac{1}{2}$.

Deasemeni în localul Sediului Central al L. N. R. din Bucureşti Str. Eugen Carada 7 Etaj I, domnii membrii pot cosulta între $8\frac{1}{2}$—$12\frac{1}{2}$ şi $16\frac{1}{2}$—$19\frac{1}{2}$ toate revistele primite.

ITINERARIUL
LINIEI: CONSTANŢA — VARNA — ISTANBUL — SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA"**
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	21 Mai	4 Iunie	18 Iunie	2 Iulie	16 Iulie	30 Iulie
VARNA	Sos. Luni ora 17	21 Mai	4 Iunie	18 Iunie	2 Iulie	16 Iulie	30 Iulie
	Plec. „ „ 22	21 »	4 »	18 »	2 »	16 »	30 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	22 Mai	5 Iunie	19 Iunie	3 Iulie	17 Iulie	31 Iulie
	Plec. „ „ 16	22 »	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	23 Mai	6 Iunie	20 Iunie	4 Iulie	18 Iulie	1 August
	Plec. Vineri „ 13	25 »	8 »	22 »	6 »	20 Mai	3 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	26 Mai	9 Iunie	23 Iunie	7 Iulie	21 Iulie	4 August
	Plec. Duminică „ 19	27 »	10 »	24 „	8 „	22 „	5 „
VARNA	Sos.	28 Mai	11 Iunie	25 Iunie	9 Iulie	23 Iulie	6 August
	Plec. „ „ 12³⁰	28 Mai	11 „	25 „	9 »	23 »	5 »
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 18	28 Mai	11 Iunie	25 Iunie	9 Iulie	23 Iulie	6 August
	„ „ „ 10	—	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

(CABINE INTERIOARE)
TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia: Constanţa — Varna — Istanbul — Salonic
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Pentru Varna	Pentru Istanbul	Pentru Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 900	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 680	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 220	„ 400	„ 900
VARNA	I	Leva 700	—	Leva 1.050	Leva 3.260
	II	„ 510	—	„ 770	„ 2.050
	IV	„ 220	—	„ 320	„ 755
ISTANBUL	I	Lire T. 29	Lire T. 17	—	Lire T. 27
	II	„ 21	„ 12	—	— 19
	IV	„ 5.5	„ 4,5	—	— 7
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

(CABINE INTERIOARE)
Linia: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa
Vaporul „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Pentru Istanbul	Pentru Pireu	Pentru Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2.200	Lei 4.500	Lei 8.400
	II	—	„ 1.500	„ 3.200	„ 6.000
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1.600
ISTANBUL	I	Lire T. 30	—	Lire T. 31	Lire T 88
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17
PIREU	I	Fr. Frs. 750	Fr. Frs. 400	—	Fr. Frs. 425
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—
	II	„ „ 1.050	„ „ 870	„ „ 330	—
	IV	„ „ 270	„ „ 220	„ „ 70	—

Lire T. = Lire Turceşti // Fr. Frs. = Francezi // P. T. = Piaştrii Egipţieni

INFORMAŢIUNI

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasă unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară, se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele delux o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale văpoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA, PELEŞ şi ARDEAL se cuprinde şi hrana.

Preţul Biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (frs. fr. 18) pe zi. Călătorii de punte pot obtine un pat plătind un supliment de 20% asupra preţului tarifar,

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit; următorii plătesc 25% din preţul tarifar,

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 15% şi familiile compuse din 5-10 persoane de o reducere de 20% asupra preţuiui tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30 % asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Grupurile de călători de cel puţin 20 persoane, precum şi turiştii în grupuri de cel puţin 10 persoane se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile compuse din 3 membri, cari cumpără bilete de dus şi întors, se bucură de o reducere 40% asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii, ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletutui.

Persoanele care cumpără bilete circulare: Constanţa—Marsilia—Constanţa, Istanbul—Marsilia—Istanbul şi Pireu—Marsilia—Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifar de întoarcere, daeă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuesc săşi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosire în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţurile biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoe de aviz prealabil.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „ROMÂNIA", „DACIA" ŞI „REGELE CAROL"

Linia I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa.

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire			REG. CAROLI III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I
		Linia I	Linia II	Linia III												
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Mai 26 „	Iunie 2 „	Iunie 9 „	une 16 „	Iunie 23 „	Iunie 30 „	Iulie 7 „	Iulie 14 „	Iulie 21 „	Iulie 28 „	August 4 „	August 11 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 13	D-că » 13	D-că » 13	27 „	4 „	10 „	17 „	24 „	1 Iuli.	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
	Plec.	» » 10	» » 10	» » 10	28 „	3 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Marţi » 11	Marţi » 11	29 „	5 „	12 „	10 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
	Plec.	» » 18	» » 18	» » 18	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 14	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—	9 „	—
	Plec.	—	» » 23	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—	9 „	—
HAIFA	Sos.	—	V-ri » 6	—	—	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—
	Ptec.	—	» » 12	—	—	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	11 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	Joi » 8	31 „	7 „	16 „	21 „	28 „	5 „	14 „	19 „	26 „	2	11 „	16 „
	Plec.	V-ri » 16	D-că » 16	» » 15	31 „	8 „	17 „	22 „	28 „	6 „	15 „	20 „	26 „	3 „	12 „	17 „
HAIFA	Sos.	—	—	V-ri » 11	1 Iun.	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 23	1 „	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—	—	—
BEIRUT	Sos.	—	—	S-tă » 6	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 12	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—	—	—
PIREU	Sos.	D-că » 7	M-ţi » 7	Luni » 7	4 „	10 „	19 „	24 „	2 Iulie	8 „	17 „	22 „	30 „	5 „	14 „	19 „
	Plec.	» » 15	» » 15	» » 15	4 „	10 „	19 „	24 „	2 „	8 „	17 „	22 „	30 „	5 „	14 „	19 „
ISTANBUL	Sos.	Luni » 16	M-ri » 16	Marţi » 14	5 „	11 „	20 „	25 „	3 „	9 „	18 „	23 „	30 „	6 „	15 „	20 „
	Plec.	M-ţi » 12	Joi » 12	M-ri » 16	6 „	12 „	21 „	26 „	4 „	10 „	19 „	24 „	1 Aug.	7 „	16 „	21 „
CONSTANŢA	Sos.	M-ri » 3	V-ri » 3	Joi » 3	7 „	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	20 „	25 „	2 „	8 „	17 „	22 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când uu călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti un supliment de 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

In lunile de Iunie, Iulie, August şi Septembrie, se acordă călătorilor o reducere de 20%.

HRANA. Preţul biletelor de clasa II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau băuturi. La clasa III-a şi a IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

In timpul escalei vaporului în Portul Alexandria, masa nu este cuprinsă la costul biletului.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75%, din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane adulte, călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere,

Familiile compuse din 3 persoane adulte, care cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai multe, de o reducere de 50%.

VOIAJORI DE COMERŢ ŞI ARTIŞTI. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, care vor putea dovedi calilatea lor prin acte. Aceiaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ, dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane, beneficiază de reduceri speciale,

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra biletului de întoarcere, osebit de reducerile pentru copii, menţionate mai sus.

In afară de această excepţie. nici un cumul de reduceri nu se va face.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 2100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 83	L. ot. 90	L. ot. 93
	II	„ 22	—	„ 18	„ 62	„ 68	„ 71
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	VI	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 560	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 375	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 70	„ 80	„ 90
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.400	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 720	—	Fr. frs. 145	Fr. frs. 325
	II	„ 1.030	„ 750	„ 500	—	„ 100	„ 320
	III	„ 450	„ 340	„ 200	—	„ 55	„ 85
	IV	„ 300	„ 230	„ 135	—	„ 35	„ 56
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 700	—	—	P. T. 320
	II	„ 1.100	„ 900	„ 460	—	—	„ 240
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 90
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—	—	—
	II	„ 1.020	„ 870	„ 330	—	—	—
	III	„ 400	„ 330	„ 100	—	—	—
	IV	„ 270	„ 220	„ 70	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 3100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 88	L. ot. 90	L. ot. 95
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67	„ 68	„ 72
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 425	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60	„ 80	„ 90
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.530	P. T. 1.285	P. T. 500	—	P. T. 350	P. T. 390
	II	„ 1.150	„ 915	„ 355	—	„ 265	„ 275
	III	„ 510	„ 400	„ 125	—	„ 90	„ 100
	IV	„ 340	„ 270	„ 80	—	„ 60	„ 66
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 720	—	—	P. T. 160
	II	„ 1.100	„ 900	„ 500	—	—	„ 110
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 60
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 40
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.240	Fr. frs. 850	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 910	„ 650	„ 415	—	—	—
	III	„ 360	„ 300	„ 125	—	—	—
	IV	„ 240	„ 200	„ 85	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE (Tarif des billets de voyage)

pentru vaporul mixt „ARDEAL" (pour le bateau mixte „Ardeal")

	Pour	Soulina	Constantza	Istanbul	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	Lei cl. unique	600	1000	2400	6800	—	—	—	—	—
	pont	200	350	650	1875	—	—	—	—	—
de Soulina	Lei cl. unique		600	2150	6350	—	—	—	—	—
	pont		250	575	1750	—	—	—	—	—
de Constantza	Lei cl. unique			1650	5550	—	—	—	—	—
	pont			400	1625	—	—	—	—	—
de Istanbul	Ltq. cl. unique				56	—	—	—	—	—
	pont				17	—	—	-	—	—
de Haifa	P. T. cl. unique					140	92	74	175	230
	pont					50	30	20	50	60
de Tripoli	Frs. fr. cl. unique						55	175	220	260
	pont						20	60	70	85
de Beyrouth	Frs. fr. cl. unique							115	185	240
	pont							40	50	56
de Jaffa	P. T. cl. unique								145	230
	pont								50	60
de Port-Said	P. T. cl. unique									170
	pont									50

NOTE:

Les prix des billets de la classe unique renferment la nourriture et une couchette dans les cabines du pont inférieur. Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix du pont ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchetes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur les prix tarifaires et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120—au Frs. fr. 18—par jour.

Pour autres précisions voir page 13 „Informations".

Ltq. signifie „Lires turques",
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T. signifie „Piastres tarif egyptiens".

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

Pour	Haifa	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said P. T. cl. unique	175	785	1000		
pont	50	235	295		
de Alexandrie P. T. cl. unique	255	770	950		
pont	60	220	270		
de Haifa P. T. cl. unique		805	960		
pont		220	284		
de Istanbul Ltq. cl. unique			20		
pont			5,5		
de Constantza Lei cl. unique				600	1000
pont				250	350
de Soulina Lei cl. unique					600
pont					250

Les prix des billets de Alexandrie, de Port-Said, de Haifa, de Istanbul à Soulina et Galatz, s'obtiennent par la somme des prix des billets de ces ports à Constantza et des prix des billets de Constantza respectivement à Soulina et à Galatz. La nourriture pendant le séjour à Constantza n'est pas comprise dans les prix tarifaires.

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

4. La nourriture, pendant le séjour dans les ports du Levant, n'est pas comprise dans les prix tarifaires de la „classe unique". Elle pourra être obtenue au bateau contre la somme de Frs. fr. 45 ou P.T. 53 par jour.

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE — (Tarif des billets de voyage)

al liniilor DUNĂRE—CONSTANȚA—MAREA EGÉE și DUNĂRE—CONSTANȚA=LEVANT

(des lignes Danube — Constantza — Mer Egee et Danube — Constantza — Levant.)

	Pour	Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	cl. unique Lei	250	500	1100	2150	3550	—	—	—	—	—
	pont	125	250	385	750	1050	—	—	—	—	—
de Soulina	cl. unique Lei		250	830	1900	3300	—	—	—	—	—
	pont		125	300	665	1000	—	—	—	—	—
de Constantza	cl. unique Lei			600	1650	3050	—	—	—	—	—
	pont			300	575	950	—	—	—	—	—
de Istanbul	cl. unique Ltq.				13	31	—	—	—	—	—
	pont				4,5	11	—	—	—	—	—
de Haifa	cl. unique P.T.					64	50	50	90	155	
	pont					32	25	25	45	55	
de Tripoli	cl. unique Frs.fr.						45	80	120	165	
	pont						20	40	60	80	
de Beyrouth	cl. unique Frs.fr.							55	105	155	
	pont							30	50	55	
de Jaffa	cl. unique P.T.								75	140	
	pont								40	55	
de Port-Said	cl. unique P.T.									85	
	pont									45	

NOTE:

Les prix tarifaires ne renferment ni la nourriture ni les taxes d'embarquement et de débarquement.

La nourriture peut être obtenue à bord en payant Lei 300 ou Frs. fr. 45 par jour en „classe unique" et Lei 120 ou Frs. fr. 18 par jour pour le „pont".

Ces prix sont valables pour les bateaux mixtes: Durostor, Dobrogea et Bucureşti.

Pour le bateau mixte „Ardeal" voir tarif spécial, page 12.

Ltq. signifie „Lires turques"
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T., signifie „Piastres tarif egyptiens"
Pour autres précisions voir en page 13 „Informations"

Pour	Haifa	Patras	Chios	Volo	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said cl. unique P. T.	90	—	—	—	395	490	515	550
pont	45	—	—	—	140	170	180	190
de Alexandrie cl. unique p. .	155	—	—	—	360	460	480	520
pont	55	—	—	—	125	160	170	180
de Haifa cl. unique P. T.		—	—	—	410	485	525	565
pon		—	—	—	140	150	160	170
du Pirée cl. unique Frs.fr.		50	70	90	165	250	275	315
pont		25	35	45	55	85	95	110
de Patras cl. unique Frs.fr.		115	130	210	280	315	335	
pont		40	45	75	100	110	120	
de Chios cl. unique Frs.fr.			90	185	250	280	310	
pont			45	65	90	100	110	
de Volo cl. unique Frs.fr.				145	225	260	310	
pont				50	80	95	105	
de Istanbul cl. unique Ltq.					8	11	14	
pont					4	4	5	
de Constantza cl. unique Lei						250	500	
pont						125	250	
de Soulina cl. unique Le							250	
pont							125	

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	C SUCEAVA	C PELEŞ	B SUCEAVA	A ALBA-IULIA
GALATZ	7 h.		12 Juin	8 Juillet	4 Août	21 Août
SOULINA	—	16 h.	12 „	8 „	4 „	21 „
	17 h.	—	12 „	8 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	—	6 h.	13 „	9 „	5 „	22 „
	14 h.	—	15 „	11 „	7 „	24 „
ISTANBUL	—	10 h.	16 „	12 „	8 „	25 „
	17 h.	—	16 „	12 „	8 „	25 „
IZMIR	—	6 h.	—	—	10 „	—
	18 h.	—	—	—	10 „	—
LE PIRÉE	—	6 h.	18 „	14 „	—	27 „
	14 h.	—	18 „	14 „	—	27 „
MALTE	—	18 h.	20 „	16 „	13 „	29 „
	20 h.	—	21 „	17 „	14 „	30 „
ALGER	—	6 h.	24 „	20 „	—	2 Sept.
	12 h.	—	26 „	22 „	—	5 „
VALENCE	—	11 h.	—	—	—	6 „
	18 h.	—	—	—	—	7 „
BARCELONE	—	16 h.	27 „	23 „	17 „	—
	15 h.	—	29 „	25 „	19 „	—
MARSEILLE	—	9 h.	30 „	26 „	20 „	9 „
	12 h.	—	4 Juillet	30 „	24 „	15 „
GÊNES *	—	8 h.	5 „	31 „	25 „	—
	20 h.	—	5 „	31 „	26 „	—
NAPLES *	—	8 h.	7 „	2 Août	—	15 „
	8 h.	—	8 „	3 „	—	16 „
CATANE ou MESSINE (facult)	—	7 h.	9 „	4 „	29 „	—
	7 h.	—	10 „	5 „	31 „	—
LE PIRÉE	—	9 h.	12 „	7 „	2 Sept.	19 „
	18 h.	—	12 „	7 „	2 „	19 „
ISTANBUL	—	6 h.	14 „	9 „	4 „	21 „
	18 h.	—	14 „	9 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	—	14 h.	15 „	10 „	5 „	22 „
	20 h.	—	17 „	12 „	7 „	24 „
SOULINA	—	6 h.	18 „	13 „	8 „	25 „
	7 h.	—	18 „	13 „	8 „	25 „
GALATZ		16 h.	18 „	13 „	8 „	25 „

*) Pentru ruta „C" escalele la „Genova" şi „Napoli" sunt facultative.

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răpunde de întârzierile cauzate de forţă majoră în timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constantza.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIILE LINIILOR: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE (I) şi DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT (II)

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	I Durostor	II Dobrogea	II Bucureşti	I Durostor	II Ardeal	I Durostor	II Dobrogea	II Bucureşti	I Durostor
GALATZ	7 h.	—	26/V	7/VI	23/VI	23/VI	9/VII	21/VII	25/VII	10/VIII	18/VIII
SOULINA	—	17 h.	26 „	7 „	23 „	23 „	9 „	21 „	25 „	10 „	18 „
	18 h.	—	26 „	7 „	23 „	23 „	9 „	21 „	25 „	10 „	18 „
CONSTANTZA	—	6 h.	27 „	8 „	24 „	24 „		22 „	26 „	11 „	19 „
	7 h.	—	28 „	9 „	25 „	25 „		23 „	27 „	12 „	20 „
	—	6 h.					10 „				
	15 h.	—					11 „				
ISTANBUL	—	11 h.	29 „	10 „	26 „	26 „	12 „	24 „	28 „	13 „	21 „
	20 h.	—	29 „	10 „	26 „	26 „	12 „	24 „	28 „	13 „	21 „
LE PIREE	—	16 h.	31 „	—	—	28 „	—	26 „	—	—	23 „
	15 h.	—	3/VI	—	—	1/VII	—	29 „	—	—	26 „
PATRAS ou CHIOS (facult)	—	7 h.	4 „	—	—	2 „	—	30 „	—	—	27 „
	7 h.	—	6 „	—	—	4 „	—	1/VIII	—	—	29 „
HAIFA	—	6 h.	—	15 „	1/VII	—	16 „	—	2/VIII	18 „	—
	18 h.	—	—	17 „	3 „	—	18 „	—	4 „	20 „	—
TRIPOLI (facult)	—	9 h.	—	18 „	4 „	—	19 „	—	5 „	21 „	—
	20 h.	—	—	18 „	4 „	—	19 „	—	5 „	21 „	—
BEYROUTH	—	6 h.	—	19 „	5 „	—		—	6 „	22 „	—
	16 h.	—	—	20 „	6 „	—		—	7 „	23 „	—
	—	6 h.	—			—	20 „	—			—
	20 h.	—	—			—	21 „	—			—
IAFFA	—	8 h.	—	21 „	7 „	—	22 „	—	8 „	24 „	—
	18 h.	—	—	26 „	12 „	—	28 „	—	13 „	29 „	—
PORT-SAID	—	9 h.	—	27 „	13 „	—	29 „	—	14 „	30 „	—
	16 h.	—	—	28 „	14 „	—	30 „	—	15 „	31 „	—
	—	12 h.	—	29 „	15 „	—		—	16 „	1/IX	—
ALEXANDRIE *	18 h.	—	—	30 „	16 „	—		—	17 „	2 „	—
	—	7 h.	—			—	31 „	—			—
	20 h.	—	—			—	31 „	—			—
HAIFA (facult.)	—	7 h.	—	2/VI	18 „	—	2/VIII	—	19 „	4 „	—
	18 h.	—	—	2 „	18 „	—	2 „	—	19 „	4 „	—
VOLO	—	19 h.	7 „	—	—	5 „	—	2 „	—	—	30 „
	15 h.	—	8 „	—	—	6 „	—	3 „	—	—	31 „
ISTANBUL	—	8 h.	10 „	7 „	23 „	8 „	6 „	5 „	24 „	9 „	2/IX
	12 h.	—	10 „	7 „	23 „	8 „	6 „	5 „	24 „	9 „	2 „
CONSTANTZA	—	13 h.	11 „	8 „	24 „	9 „		6 „	25 „	10 „	3 „
	20 h.	—	13 „	10 „	26 „	11 „		8 „	27 „	12 „	5 „
	—	8 h.					7 „				
	20 h.	—					8 „				
SOULINA	—	7 h.	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „
	8 h.	—	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „
GALATZ		18 h.	14 „	11 „	27 „	12 „	9 „	9 „	28 „	13 „	6 „

*) *Escala la Alexandria este facultativă pentru vaporul „Ardeal".*

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră. Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil. In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

(Tarif des billets de voyage)

al liniei DUNARE-MEDITERANA OCCIDENTALA

(de la ligne Danube-Mediterranée Occidentale)

pentru cele trei rute (pour les trois routes): „A“, „B“, et „C“.

S. M, R. își rezervă dreptul de a modifica oricând prezentul tarif fără aviz prealabil.
(Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable).

		Pour													
		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée Izmir		Malte		Alger	Valence Barcelone			Marseille		
		A B C	A B C	A B C	A C	B	A C	B	A C	A	B	C	A	B	C
de Galatz (Lei)	cl. unique	600	1000	2800	4500	4200	6900	6900	7400	9000	8100	9000	10050	8700	9500
	pont	250	350	650	1100	1100	2250	2250	2500	2750	2750	2750	3000	3000	3000
de Soulina (Lei)	cl. unique		600	2450	4050	3800	6400	6400	7000	8600	7700	8600	9600	8350	9150
	pont		250	575	1050	950	2150	2150	2350	2650	2650	2650	2850	2850	2850
de Constantza (Lei)	cl. unique			1650	3450	3200	5200	5500	5950	7550	6650	7550	8550	7300	8100
	pont			400	800	800	2000	2000	2250	2500	2500	2500	2750	2750	2750
de Istanbul (Frs. fr.)	cl. unique				220	205	595	680	705	950	825	950	1180	995	1110
	pont				70	70	225	225	250	335	335	335	380	380	380
de Le Pirée Izmir (Frs. fr.)	cl. unique						365	495	565	770	665	770	1000	835	930
	pont						125	125	210	250	250	250	300	300	300
de Malte (Frs. fr.)	cl. unique								325	570	390	570	780	545	700
	pont								100	160	160	160	200	200	200
de Alger (Frs. fr.)	cl. unique									165	—	210	400	—	400
	pont									65	—	65	100	—	100
de Valence Barcelone (Frs. fr.)	cl. unique												230	155	155
	pont												55	55	55

		Pour																			
		Gênes	Naples		Messine Catane		Le Pirée			Istanbul			Constantza			Soulina			Galatz		
		B C	A	C	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
de Alger (Frs. fr.)	cl. unique	475	580	615	—	770	890	—	990	1070	—	1170	1180	—	1280	1310	—	1410	1360	—	1460
	pont	115	170	170	—	235	335	—	335	405	—	405	440	—	440	460	—	460	475	—	475
de Valence Barcelone (Frs. fr.)	cl. unique	250	440	440	570	570	725	805	765	905	985	945	1020	1095	1060	1145	1225	1185	1195	1275	1235
	pont	80	125	125	210	210	240	240	240	345	345	345	390	390	390	405	405	405	420	420	420
de Marseille (Frs. fr.)	cl. unique	150	295	340	505	505	605	730	685	740	910	870	855	1020	980	980	1145	1105	1030	1195	1160
	pont	45	90	90	150	150	210	210	210	310	310	310	350	350	350	365	365	365	380	380	380
de Gênes (Frs. fr.)	cl. unique		—	225	325	375	—	615	615	—	755	755	—	865	865	—	995	995	—	1045	1045
	pont		—	65	95	95	—	200	200	—	235	235	—	310	310	—	330	330	—	345	345
de Naples (Frs. fr.)	cl. unique				—	180	400	—	470	545	—	605	615	—	675	740	—	800	790	—	855
	pont				—	55	125	—	125	200	—	200	215	—	215	230	--	230	245	—	245
de Messine Catane (Frs. fr.)	cl. unique						—	330	330	—	515	515	—	605	605	—	735	735	—	790	790
	pont						—	100	100	—	175	175	—	230	230	—	245	245	—	260	260
du Pirée (Frs. fr.)	cl. unique									300	300	300	515	515	515	575	575	575	650	650	650
	pont									60	60	60	130	130	130	145	145	145	160	160	160
de Istanbul (Fr. fr.)	cl. unique												235	235	235	360	360	360	410	410	410
	pont												70	70	70	85	85	85	100	100	100
de Constantza (Lei)	cl. unique															600	600	600	1000	1000	1000
	pont															250	250	250	350	350	350
de Soulina (Lei)	cl. unique																		600	600	600
	pont																		250	250	250

N O T E

Les prix des billets de la «classe unique» sont valables pour les cabines du pont inférieur.

Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20 % sur les prix tarifaires.

Les prix des billets de la «classe unique» renferment la nourriture et une couchette.

Les prix du «pont» ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchettes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur le prix tarifaire et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120,— ou Frs. fr. 18,— par jour.

La nourriture n'est pas servie au bateau pendant le séjour dans le port de Marseille (escale tête de ligne).

Pour autres précisions voir en page 13 «Informations».

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNARE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VÂLCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
			SPAŢIU LIBER			
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. — La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

„POMPIER“

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREŞTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUL. PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI.— 776

Preţul Lei 20.—

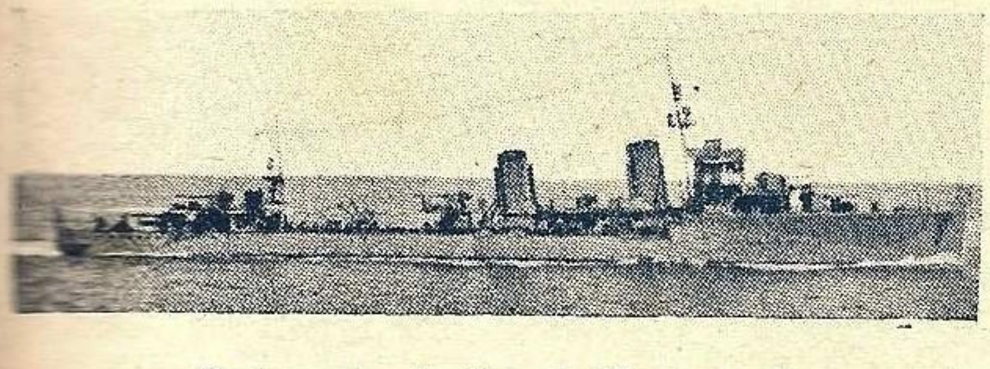
Muzeu Hoostro
421-8
iulie-august
1934

191

15 AUGUST

Sfânta Maria! Zi scumpă tuturor marinarilor de pe glob, zi mare pentru marinarii români.

In ziua de Sfânta Maria clopotele tuturor catedralelor închinate Maicii Domnului, ca și acelea ale micilor capele



Distrugătorul „Regele Ferdinand"

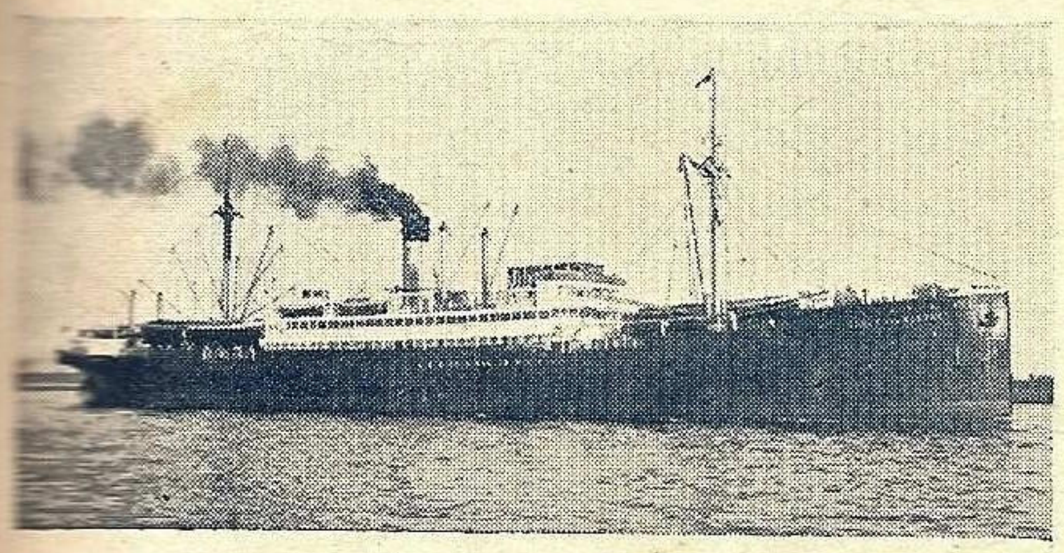
înălțate pe vârfuri de stânci, fac să răsune văzduhul. La chemarea lor aleargă credincioșii marinari, care sunt pe uscat, mamele, soțiile și copiii lor, ca să se roage Fecioarei să-i ocrotească în lupta cu valurile, pe ei sau pe ai lor, ori aduc prinos de recunoștință pentru atâtea salvări primejdioase ori să se roage pentru cei pierduți la furtună.

Pentru noi românii, această zi e de trei ori mare și scumpă :

I) Sfânta Maria a fost proclamată ca patron și al marinei noastre.

II) Ne reamintește intrarea noastră în războiul pentru întregirea neamului.

III) Ne dă prilejul ca, din ceiace a făcut marina noas-



Vaporul S. M, R. „Peleș"

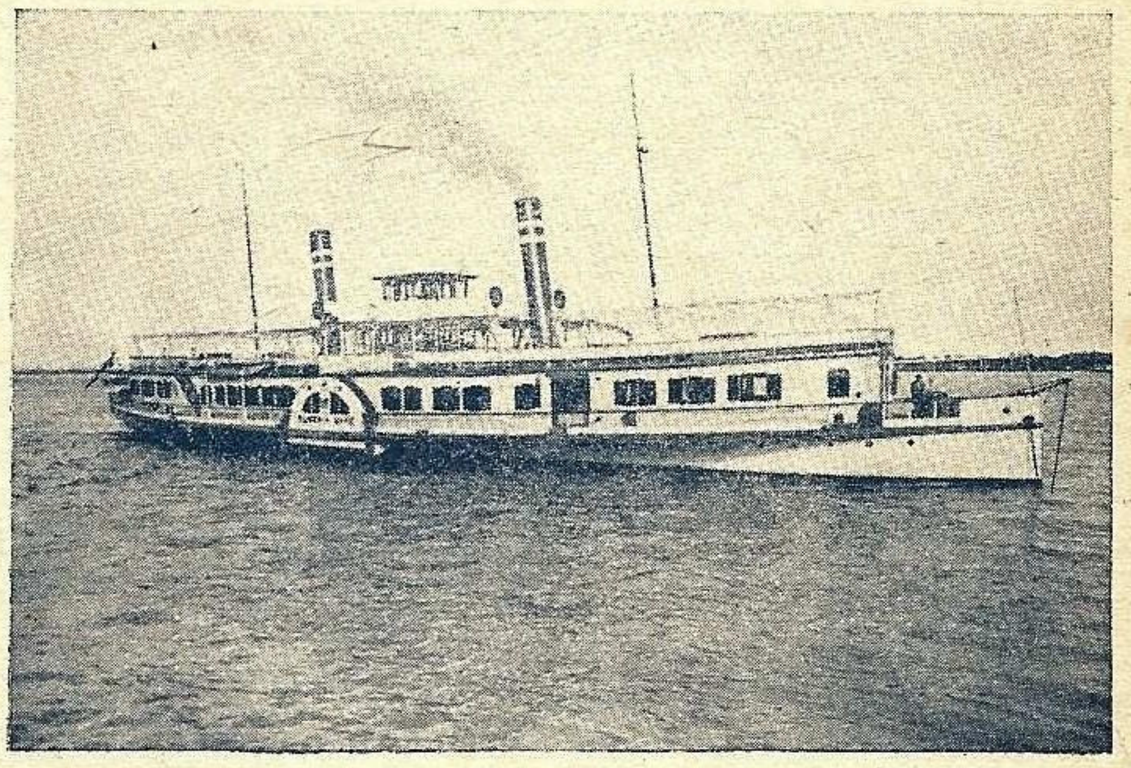
tră în război, să ne dăm seama de ceea ce ar fi putut face, dacă ar fi avut ceeace trebuia să aibă pentru a apăra apele noastre.

Căci nu trebue să se uite epopeea marinei noastre, care tot timpul a fost cot la cot cu armata de uscat, apărându-i flancul și spatele, dela Turtucaia până la mare, epopeie încoronată cu decorarea unităților ei.

Viitorul nu e mai puțin îngrijorător : nu avem nici acum ce ne trebue, programul naval nu e desăvârșit nici la mare, nici la Dunăre, nici din punct de vedere militar, nici cel comercial.

Nu sunt bani, — se va spune. Da, visteria Statului e săracă, dar ceiace s'a făcut aiurea nu se pot face și la noi? Dacă grecii au donat într'o singură zi 31 milioane drahme, Turcii într'un an 70 milioane lire, la noi nu s'ar putea vedea această minune?

Anul trecut de ziua mărei polonezii au donat pentru



Vaporul N. F. R. „România Mare"

Liga Maritimă 5 milioane zloți *adică* una sută milioane lei.

Intr'o singură zi, într'o țară unde viața e de patru ori mai scumpă și litoralul mărei doar 100 Km! Din ei Liga Maritimă a dat zece milioane marinei militare cu vasul școală să poată face ocolul lumei, zece milioane marinei comerciale. La noi a trebuit ca M. S. Regele să dea din caseta particulară 100.000 lei pentru ca nava școală să poată face o călătorie până în Grecia!

Anul acesta colecta de ziua Mării în Polonia a dat Ligei Maritime șapte milioane jumătate zloți, — *150 MILIOANE LEI, — până și sergenții de stradă chetau.*

Liga Navală așteaptă dela înțelegerea tuturor ca de 15 August să putem a ne mândri și noi măcar cu a zecea parte, ca să poată veni în ajutorul marinei noastre, fără care suntem amenințați a pieri.

IN MEMORIAM

15 August, — ziua Marinei; se împlinesc în această zi 18 ani dela intrarea noastră în marele război în care marinarii arătaţi mai jos şi-au lăsat viaţa spre a ne da hotarele întregite de azi. Voi marinari, şi voi toţi cei ce iubiţi marea şi cursurile noastre de apă purtătoare de bogăţii, implorați Patroanei noastre — Sfânta Maria — odihna în pace a sufletelor lor mari şi păstraţile recunoştinţă şi neştearsă amintire.

OFIŢERI

1. Cătuneanu Alexandru, Comandor.
2. Păun Constantin, Cpt. C-dor.
3. Stihi Eugen, Lt. C-dor.
4. Dumitrescu Constantin, Căpitan.
5. Stoicescu Nicolae, Locotenent.
6. Lepri Remus, Locotenent.
7. Vârtosu Constantin, Locotenent.
8. Alexandrescu Ion, Locotenent.
9. Asingher Bruno, Locotenent.
10. Pompilian Alexandru, Locotenent.
11. Gheorghiu Gheorghe, Locotenent.
12. Ilev Constantin, Medic-Locot.
13. Axente Alexandru, Sub-Locot.
14. Ghiculescu Ioan, Sub-Locot.
15. Isvoranu Alexandru, Sub-Locot.
16. Petrescu Şerban, Sub-Locot.
17. Atanasiu Cicerone, Of. mec. cl. III.

MAIŞTRI

1. Anghelescu Oto, Sub-maistru Militar cl. I.
2. Popa Marin, Sub-maistru Militar cl. II.
3. Rosch Dumitru.
4. Sterian Petcu, Maistrru civil şef.
5. Nicolaevici D-tru, Mecanic civil.
6. Satâr Stan, Maistru stagiar.

SUBOFIŢERI

7. Marinescu Nedelcu, Plut.-major.
8. Munteanu Ioan, Plutonier.
9. Mihail S. Olaru, Plutonier.
10. Lăzărescu Ioan, Sergent major.
11. Popescu Iulian Georgescu, Sergent major.
12. Constantinescu Şt., Sergent major.
13. Budeanu Constantin, Elev serg.

MARINARI

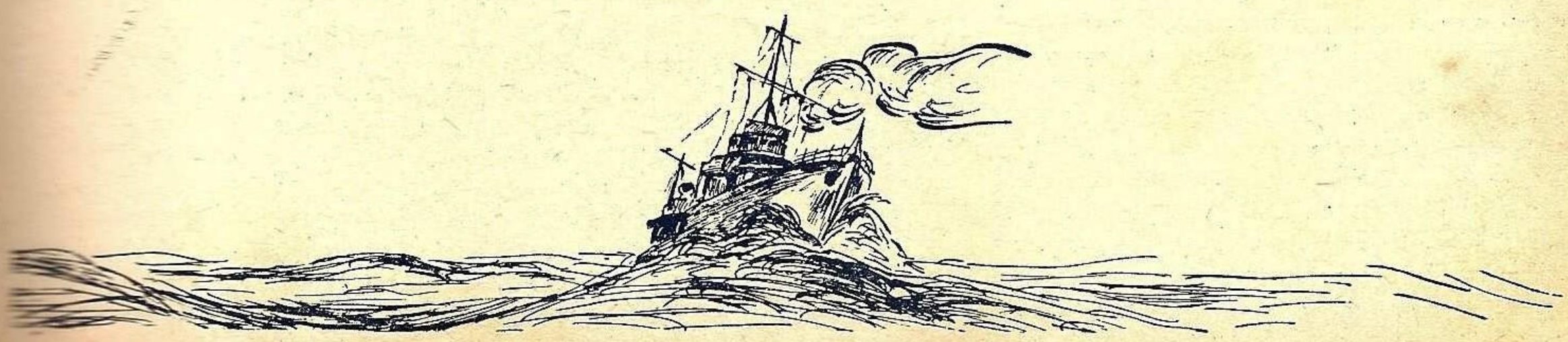
14. Berindei Petre,	Serg.	52. Boeru E. Constantin,	,,	90. Turcu Gheorghe,	,,	128. Iliescu Răducanu,	,,
15. Gantă Ioan,	,,	53. Sulu Alexe,	,,	91. Firu Petre,	,,	129. Ciochi Niculae,	,,
16. Tita Dumitriu,	,,	54. Tunbalic Ioan,	,,	92. Baldea Florea,	,,	130. Fecu Gheorghe,	,,
17. Manoilă Ioan,	,,	55. Ioan Niculae,	,,	93. Filimon Iorgu,	,,	131. Negrea Eugeniu,	,,
18. Afteiuc Luca,	,,	56. Tofan Niculae,	,,	94. Gălăţeanu Ioan,	,,	132. Iancu Traian,	,,
19. Ene Atanase,	,,	57. Bundan Ioan,	,,	95. Dumitru Gheorghe,	,,	133. Iancu Traian,	,,
20. Ochea Florea,	,,	58. Aletescu Dumitru,	,,	96. Chelu Constantin,	,,	134. Necula Nastan,	,,
21. Iacob David,	,,	59. Dincă Anghel,	,,	97. Impuşcatul Ioan,	,,	135. Cristea Radu,	,,
22. Moroşanu Nicolae,	,,	60. Brebeanu Gheorghe,	,,	98. Ionită Gheorghe,	,,	136. Cazan Haralambie,	,,
23. Apostol vasile,	,,	61. Iftimescu Vasile,	,,	99. Poenaru Stan,	,,	137. Trăistaru Niculae,	,,
24. Stănculeţ Ioan,	,,	62. Roman Ilie,	,,	100. Bulox Ioan,	,,	138. Vasile Cornea,	,,
25. Ioan Petru,	,,	63. Măgură Ioan,	,,	101. Muşat Grigore,	,,	139. Ignat D. Popa,	,,
26. Bejenaru Gh.	,,	64. Dedu Niculae,	,,	102. Râşnoveanu Mihail,	,,	140. Ciocan Dumitru,	,,
27. Cristescu D-tru,	,,	65. Gal Constantine,	,,	103. Noican Niculae,	,,	141. Rizechi Florea,	,,
28. Vasile C. Simion,	,,	66. Popescu Gheorghe,	,,	104. Simionescu D. Anton,	,,	142. Resteanu Ioan,	,,
29. Bobocea Alex.,	,,	67. Mitroi Grigore,	,,	105. Ghergie Tudor,	,,	143. Mihalache Mihalache,	,,
30. Nică Costică,	,,	68. Juplea Stoian,	,,	106. Vasilescu Alexandru,	,,	144. Marin St. Ioan,	,,
31. Luca Vasile,	,,	69. Ghiţă Ioan,	,,	107. Catohan Gheorghe,	,,	145. Vasile Niculae,	,,
32. Hristescu Traian,	,,	70. Techiu Zaharia,	,,	108. Roşu Dumitru,	,,	146. Georgescu Niculae,	,,
33. Nineaca Anibal,	,,	71. Vizanti Teodor,	,,	109. Bornă Dumitru,	,,	147. Juncu Gheorghe,	,,
34. Ţopană Zamfir,	,,	72. Vrabia Gheorghe,	,,	110. Mircea Gheorghe,	,,	148. Ciubucana Marin,	,,
35. Moacă Ioan,	,,	73. Vulpe Ştefan,	,,	111. Famiva Petru,	,,	149. Iosif Gheorghe,	,,
36. Orghidan D-tru,	,,	74. Paraschiv Stoica,	,,	112. Farfara Mihai,	,,	150. Chelu Ilie,	,,
37. Stoian Cristache,	,,	75. Popescu Dumitru,	,,	113. Bordei Niculae,	,,	151. Lobodă Petre,	,,
38. Pârvu Stere,	,,	76. Dan Tudor,	,,	114. Boarnă Mihai,	,,	152. Efrim Constantin,	,,
39. Manca Constantin,	,,	77. Grigorian Ştefn,	,,	115. Stoica Marin,	,,	153. Dia Scarlat,	,,
40. Brânzei Vasile,	,,	78. Semo Niculae,	,,	116. Nicolescu Pavel,	,,	154. Esmail Regep,	,,
41. Naforeanu Iordache	,,	79. Dumitru Ioan,	Sold.	117. Naciu Vasile,	,,	155. Sârbu Dumitru,	,,
42. Şerban Niculai,	,,	80. Barbu Gheorghe,	,,	118. Papucea Alexandru,	,,	156. Pistol I. Ioan,	,,
43. Popescu Gh.,	,,	81. Căciularu Dan,	,,	119. Dincoiu Ştefan,	,,	157. Nedu Tudor,	,,
44. Vrânceanu Simion,	,,	82. Niţu Apostol,	,,	120. Stan Stan,	,,	158. Vâlcu Toma,	,,
45. Constantinescu Vlad,	,,	83. Deliu Gheorghe,	,,	121. Pătraşcu Tache,	Sold.	159. Bârzănescu Const.	,,
46. Bocan Dumitru,	Cap.	84. Tafaru Pandele,	,,	122. Parlade Gheorghe,	,,	160. Ciobanu Ioan,	,,
47. Stancovici Teodor,	,,	85. Drăgan Radu,	,,	123. Ilie Tănase	,,	161. Bunescu Gheorghe,	,,
48. Rogobete Voicu,	,,	86. Bălăiţă Vasilică,	,,	124. Condurache Zahei,	,,	162. Cojocaru Gheorghe,	,,
49. Gheorghe I. Ioan,	,,	87. Ungureanu Ioan,	,,	125. Popescu Iosub,	,,	163. Baghină Niculae,	,,
50. Ferenţ Constantin,	,,	88. Radu I. Barbu,	,,	126. Rotaru Ioan,	,,	164. Caplea Tudor,	,,
51. Zaneti Stavru,	,,	89. Mladian Constantin,	,,	127. Pavel Vasile,	,,	165. Stanomia Marin,	,,

166. Amarinei Gavrilă, ,,
167. Untre T. Ivan, ,,
168. Gontariu Emil, ,,
169. Dobrin Dumitru, ,,
170. Imreh Grigore, ,,
171. Moraru Dumitru, ,,
172. Arapu Petcu, ,,
173. Roman Tudor, ,,
174. Văsiluţă Gheorghe, ,,
175. Dănilă Dumitru, ,,
176. Cioabă Vasile, ,,
177. Salu Tudor, ,,
178. Mengher Dumitru, ,,
179. Frunză Gheorghe, ,,
180. Grecu Cons'antin, ,,
181. Cioroiu S. Enache , ,,
182. Stancu Constantin, ,,
183. Ursache Vasile, ,,
184. Ioniţă Ion, ,,
185. Bartan Constantin, ,,
186. Mihail Z. Mihail, ,,
187. Codrea Petrache, ,,
188. Caliga Aurel, Sold
189. Madiga Ioan, ,,
190. Olteanu Niculae, ,,
191. Barbier Dumitru, ,,
192. Rusu G. Cristache, ,,
193. Chirilaşu Ioan, ,,
194. Grigore Marin, ,,
195. Stancu Stan, ,,
196. Răcăreanu Marin, ,,
197. Golan Antonie, ,,
198. Schiopu Nicu, ,,
199. Lefter Vasile, ,,
200. Dobroghe I. Tănase, ,,
201. Devaitz Ioan, ,,
202. Caragea P. Niculae, ,,
203. Gargan Gheorghe, ,,
204. Naca Ioan, ,,
205. 205. Elisief Gherasim, ,,
206. Pustenghea Gh., ,,
207. Pateiu Ioan, ,,
208. Ovemeanu G. Ene,
209. Crecea Marin, ,,
210. Toma Gheorghe, ,,
211. Sterpu R. Ştefan, ,,
212. Vântu Gheorghe, ,,

213. Dinu Dumitru, ,,
214. Cristea Anghel, ,,
215. Luchiar N. Gheorghe, ,,
216. Voicu Ioan, Sold.
217. Bercea Alexandru, ,,
218. Negrilă Petre, ,,
219. Niculescu Vasile, ,,
220. Caliţoiu Petre, ,,
221. Petcu Marin, ,,
222. Anghel Traian, ,,
223. Niţă Constantin, ,,
224. Feer Grigore, ,,
225. Solici Marin, ,,
226. Tufiş Dumitru, ,,
227. Avram Constantin, ,,
228. Pârvuică Dumitru, ,,
229. Câmpeanu Constantin, ,,
230. Tertebacă Nedelcu, ,,
231. Cernişescu oIan, ,,
232. Stănescu Gheorghe, ,,
233. Brănescu Niculae, ,,
234. Tofan Florea, ,,
235. Ismană Stanca, ,,
236. Baciu Ioan, ,,
237. Grümberg Aureliu, ,,
238. Petrescu Constantin, ,,
239. Uzumtama S'erian, ,,
240. Sârbu Vasile, ,,
241. Barbu Stoian, ,,
242. Niţă Petre, ,,
243. Netcu Ioan, ,,
244. Stana Lapadat, ,,
245. Danim Vasile, ,,
246. Pană Ilie, Sold.
247. Pleniceanu C-tin, ,,
248. Itzvan Fritz, ,,
249. Sima Marin, ,,
250. Voinea Gheorghe, ,,
251. Pielelungă Niculae, ,,
252. Florea Dumitru, ,,
253. Floriţă Mihalache, ,,
254. Vişan Gheorghe, ,,
255. Mitrache Marin, ,,
256. Mihailă Ioan, ,,
257. Bogdan Mihaiu, ,,
258. Tianu Simion, ,,
259. Caragea Ioan, ,,

260. Tabără Nicolae, ,,
261. Manole Nicolae, ,,
262. Dana P. Ioan, ,,
263. Popârlău Ioan, ,,
264. Munteanu Simion, ,,
265. Răducan Răducan, ,,
266. Iorgu Gheorghe, ,,
267. Ţârlea Ştefan, ,,
268. Chiriţă Iorga, ,,
269. Luza Alistar, ,,
270. Barbu Gheorghe, ,,
271. Ciornei Constantin, ,,
272. Chiriac Ioan, ,,
273. Mihaiu Gheorghe, ,,
274. Slave Ioze Voicu, ,,
275. Ciobanu Petre, ,,
276. Bocan Gheorghe, ,,
277. Cumpăta Niculae, ,,
278. Petria Gheorghe, ,,
279. Văduva Stan, ,,
280. Udrea Răducan, ,,
281. Schiopu Ioan, Sold.
282. Honu Constantin, ,,
283. Crăciun Constantin, ,,
284. Bornea Dumitru, ,,
285. Ene Stan, ,,
286. Ronosefschi Efrim, ,,
287. Soricică Niculae, ,,
288. Murtaza Constantin, ,,
289. Neculae Gheorghe, ,,
290. Vasile Ştefan, ,,
292. Filip Ioan, ,,
291. Troacă Adam, ,,
293. Cordan Achile, ,,
294. Chirea Ştefan, ,,
295. Ilie Marin, ,,
296. Bălan Andrei, ,,
297. Gamotoriceanu Tudor, ,,
298. Nicolae Ion, ,,
299. Niculcea Ilie, ,,
300. Steria Andrei ,,
301. Pandelea Niculae ,,
302. Niţă Platon, ,,
303. Brăilescu Ioan, ,,
304. Dedu Nicolae, ,,
305. Radun G. Dumitru, ,,
306. Mihăilescu Constantin, ,,

307. Drăguţ Ioan, ,,
308. Gaură Pantelimon, ,,
309. Buzatu Ioan, ,,
310. Cristea Ioniţă, ,,
311. Cârja Constantin, ,,
312. Giurgilă Giurgi, ,,
313. Georoceanu C-tin, ,,
314. Atomei Gheorghe, ,,
315. Dragu Pătraşcu, ,,
316. Palaghia Grigore, ,,
317. Constantin Ilie, ,,
318. Nastasă Constantin, ,,
319. Dumitru Dumitru, ,,
320. Bordea Marin, ,,
321. Mihalcea Niculae, ,,
322. Gliga Marin, ,,
323. Croitoru Constantin, ,,
324. Blejoiu Stan, ,,
325. Paraschiv Stoica, ,,
326. Hagi Paraschiv, ,,
327. Matcu Carol, ,,
328. Ţuricanu Constan'in, ,,
329. Mircea Florea, ,,
330. Pestriţa Tudor, ,,
331. Ciulea Hristu, Sold.
332. Preda Pătru, ,,
333. Bejan Tudor, ,,
334. Chitic Vasile, ,,
335. Cheriner Vasile, ,,
336. Badea Constantin, ,,
337. Zamfirache Ilie, ,,
338 Trandafirescu Octavian, ,,
339, Pârvu Voicu, ,,
340. Covrig Dumitru, ,,
341. Lăptaru Ioan ,,
342. Adjucanu C-tin, ,,
343. Casian Ioan, ,,
344. Boşneog Pantelie, ,,
345. Istrate Gheorghe, ,,
346. Nicolae Ilie, ,,
348. Duţă Tudor, ,,
349. Teodorescu Gh., îi
350. Ştefan Steria, ,,
351. Dobrin Ioan, ,,
352. Putinelu Tudor, ,,
353. Mester Alexandru, elev Şc. Marină.



† Căpitan Dumitrescu Constantin

In ziua de 26 Iulie a .c. a avut loc reînhumarea osemintelor eroului Căpitan Dumitrescu Constantin mort la datorie pe comanda navei sale în luptele dela Turtucaia din August 1916.

Osemintele, prin grija societăţii „Mormintele Eroilor" au fost desgropate dela Călăraşi, aduse în gara de Nord Bucureşti, de unde însoţite de către familie, delegaţia canonierei „Căpitan Dumitrescu Const.", ofiţerii din Inspectoratul Marinei, delegaţii trupelor din Capitală şi compania de onoare, în sunetele muzicei Marinei au fost duse la cimitirul Ghencea.

Cu prilejul acestei triste ocaziuni, d-l Comandor Roşca Eugeniu prin cuvintele simţite ce le redăm mai jos a arătat cine a fost, cum a luptat şi cum a murit acest erou al marinei.

Cu evlavie ne plecăm astăzi în faţa osămintelor pământeşti ale aceluia care a fost „Căpitanul Dumitrescu C-tin", eroul dela Turtucaia, căzut cu faţa la inamic, în luptele sângeroase de pe frontul dunărean.

Noi cari am trăit, zilele de înfrigurare din preajma războiului şi cari am luptat mai târziu, alături de camaradul nostru, păstrăm vie amintirea calităţilor lui sufleteşti, şi avem pururea înaintea ochilor faptele lui strălucite de arme.

Pentru tinerii camarazi, cari nu l'au cunoscut, voi reaminti în câteva cuvinte „Cine a fost căpitanul Dumitrescu C-tin" ; cum a luptat şi cum a fost răpus de inamic, în primele zile ale războiului de întregire.

Căpitanul Dumitrescu C-tin, născut la Bucureşti în 1883, dintr'o familie distinsă de intelectuali, a urmat şcoala de artilerie, geniu şi marină de unde, în 1906, a eşit cu gradul de sublocotenent, în arma marinei către care se simţea atras prin vocaţiune, armă pe care a iubit-o, cu pasiune, până în ultima lui clipă.

Fire blândă, caracter loial, era iubit, ca nici unul altul de camarazii săi ,mai ales din cauza firei sale dezinteresate şi a puterei de sacrificiu când era vorba să-şi ajute camarazii.

In ajunul războiului a fost înălţat la gradul de căpitan şi i s'a încredinţat comanda vedetei „N. Gr. Ion", comandă de care era atât de mândru, fiindcă purta numele Eroului dela Griviţa : „Cpt. N. Gr. Ion", căzut vitejeşte în luptele de dezrobirea neamului nostru.

Din clipa când a fost numit comandant n'a cunoscut odihnă şi noi cari am trăit în preajma lui, ştim câtă putere de muncă, şi de sacrificiu a pus pentru ca să-şi oţelească cât mai bine de luptă. echipajul vedetei sale. Avea înaintea ochilor viziunea clară a războiului ce se apropia, şi ardea de nerăbdare să lupte, pentru a adăuga noi fapte vitejeşti la patrimoniul de glorie ce-l da vedetei sale numele „Eroului Cpt. N. Gr. Ion".

Il văd şi acum iluminat de flacăra sublimă a patriotismului, cum a venit cu vedeta sa, la bordul monitorului Lahovary, *să ne anunţe, cel dintâi, că războiul s'a declarat şi cum a plecat valvârtej spre frontieră, unde îşi avea postul de veche.*

Zi şi noapte a luptat în coasta inamicului sprijinind cu focul vedetei sale, compăniile de infanterie care combăteau pe malul Dunărei dela frontiere până la Turtucaia.

Ultima dată l'am văzut, la 24 August, în dimineaţa aceia de linişte apăsătoare, ce prevestea deslănţuirea atacului din urmă sub care trebui să cadă vitejeşte trupa din Turtucaia. Era tăcut, îngândurat ca şi noi toţi, fiindcă ne dam seama că Cetatea Turtucaia, asaltată de forţe sdrobitor superioare, îşi trăia ultimile ore.

Către miezul zilei, sub un bombardament infernal, ultima rezistenţă a ganizoanei a fost înfrântă şi când trupele apărărei au fost împinse până în malul Dunării, s'a dat ordinul de retragere spre Silistra ; de cât inamicul instalase în valea Cousuiului, în poziţiuni ascunse, cuiburi de mitraliere cari decimau trupele ce încercau să se retragă pe sub mal. O singură măsură de salvare exista, riscantă şi cu sorţi mici de izbândă şi anume: vedetele să pătrundă după Ostrov şi atacând în faţă cuiburile inamice să facă posibilă retragerea garnizoanei.

Operaţiunea era extrem de grea, nu numai fiindcă trebuia înaintat descoperit cu vedeta până la câţiva metri de inamic, dar mai ales fiindcă apele canalului erau mici şi vedetele riscau să rămână pe uscat, înţepenite pentru totdeauna sub focul duşman.

In clipa când la monitorul Lahovary *s'a înălţat semnalul „vedetele, să intre pe canal" prima vedetă care s'a avântat, cu tot elanul a fost „N. Gr. Ion" de sub comanda Cpt. Dumitrescu C-tin.*

Dela bordul monitorului Lahovary *l'am urmărit, pas cu pas, clipă cu clipă şi nu ştiam ce să admirăm mai întâi, bravura şi dispreţul de moarte cu care înainta, sau destoinicia de a manevra vedeta pe acel canal îngust şi fără apă suficientă. Sub focul tunului şi mitralierei vedetei, care se apropiase la câţiva metri de poziţiunile duşmane, inamicul încetase focul şi mii de oameni din garnizoana Turtucaia, reţinuţi de barajul de foc s'au putut salva spre Silistra.*

In momentul însă când vedeta „Cpt. N. Gr. Ion" urma să iasă din canal cu misiunea larg îndeplinită, prin bravura şi destoinicia Căpitanului Dumitrescu C-tin, ea a atins fundul şi înţepenită pe uscat, este prinsă din nou într'un baraj de foc ucigător ; un glonte l'a lovit în frunte şi l'am văzut, rostogolindu-se pe puntea vedetei, în timp ce secundul său, bravul sublocotenent Ghiculescu era tăiat în jumătate de o jerbă de gloanţe inamice.

Căpitanul Dumitrescu Ct-in căzuse, dar mii de oameni, din garnizoana Turtucaia, erau salvaţi. Destinul a voit ca şi el să moară

la fel ca Eroul „Cpt. N. Gr. Ion", ai cărui nume îl purta vedeta sa, lovit şi el drept în frunte de un glonte inamic la Griviţa.

Pentru pagina de glorie, pe care Cpt. Dumitrescu C-tin a însemnat-o în cartea vitejească a Neamului, Marina recunoscătoare a înscris cu slove de lumină numele său, pe una din naveie maritime de luptă „Canoniera Cpt. Dumitrescu C-tin" şi astăzi îmbarcarea pe această navă este considerată de tinerii ofiţeri ca o deosebită cinste.

Indurerată familie, fraţi, rude, ridicaţi fruntile şi fiţi mândri că aţi dat Patriei, în cele mai grele clipe un erou de talia Căpitanului Dumitrescu C-tin.

Marina recunoscătoare vă adresează prin mine expresiunea celei mai profunde gratitudini.

Iubite şi nepreţuit camarad, dormi liniştit în glia pe care ai apărat'o cu supremul sacrificiu. Ţi-ai făcut cu prisosinţă datoria pentru Patrie şi ai căzut ca un Erou.

Fapta ta vitejească va rămâne pururea vie în amintirea noastră şi numele tău va fi cinstit în veci vecilor Amin.

125, 198

MARINA NOASTRĂ (1)

de Căpitan V. SĂNDULESCU

Cum nu de toată lumea, nici chiar cea militară, nu este cunoscut rolul unei marine, pe care încă mulţi o consideră ca un lest, m'am hotărât să fac o lucrare în care să expun întâi istoricul marinei noastre dela începutul ei, apoi organizarea actuală a marinei, tipul de nave dela Dunăre şi Mare, rolul lor, rolul marinei în timp de pace şi în război, navele ţărilor maritime din Marea Neagră şi planurile noastre pentru viitor.

Voi începe cu istoricul marinei noastre, strâns legat cu cele două căi mari de navigaţie şi comunicaţie pe apă, *Dunărea* şi *Marea Neagră*.

Orice fapt din istoria marinei noastre s'a petrecut pe una din aceste căi principale.

DUNAREA.

Prima cunoştinţă pe care o avem despre acest fluviu o întâlnim la Egipteni pe la anul 5000 înainte de Hristos şi la Hesiod — scriitor grec — la anul 900 înainte de Hristos, care îl pomeneşte cu numele de Istros.

Tot aşa îl numeşte şi Herodot care a călătorit pe la gurile sale.

Oracolul din Delphi îl numea *„coborîtorul din Jupiter"* şi pentru cei vechi acest fluviu era o lume întreagă de bogăţie, vitejie şi poezie.

In anul 900 înainte de Hristos, Cezar în *„De bello Galico"* este primul scriitor care îl prezintă sub un nume nou, acela de *Danubius*, iar Romanii îi mai ziceau şi *„Limes Imperii"*, adică limita imperiului lor.

In prezent Dunărea are diferite nume: *Danube* la Francezi, şi unii din cei mai mari oameni ai Franţei se exprimă astfel despre el: *„Adevărată mare în marş către Orient"*. Iar Talleyrand, spunea: *„centrul gravităţei lumei nu este nici pe Elba, nici pe Adige, este acolo jos la frontierele Europei, pe Dunăre"*.

Italienii îl numesc *„Rio Divino"*, Germanii *Donau* şi despre el pomenesc în Niebelungen, Slavii îi spun *Dunai*, Turcii *Tuna*.

Numele de Danubius se spune că l'ar purta din cauza marei cantităţi de zăpadă care topindu-se umflă acest fluviu şi de aici numirea de *Da Nivus*, sau după un scriitor din secolul al VI-lea, Danubius ar însemna *„aducător de nori"*.

După alţi Danubius ar fi o derivaţie din fragmentele slave Dau şi Nubi, adică *purtător de inundaţii*.

In istorie, Dunărea a purtat soarta multor popoare, fie ca teatru de război, fie ca drum uşor pentru scurgerea avuţiilor către calea largă a mărei.

In timpul năvălirei barbarilor, ea serveşte de cale naturală pentru popoarele care vor să se îndrepte spre apus sau răsărit.

Pe Dunăre au urcat Hunii şi Avarii, pe Dunăre au venit Maghiarii, Turcii şi Cruciaţii.

In secolul al XIII-lea şi al XIV-lea, negustorii din Veneţia, Genova şi Piza îşi întind comerţul pe Dunăre, dela Mare până la Severin.

La 1369 Vladislav Basarab atacă Vidinul, ducându-şi oştirele pe Dunăre.

La 1370 Ludovic al Ungariei atacă Severinul cu vase româneşti.

Mircea cel Bătrân, pe Dunăre îşi duce armatele ca să întâlnească pe Cruciaţi şi Mihai Viteazul, mai târziu, aşezându-şi armata în 1500 de luntre, atacă Nicopole pe care îl cucereşte.

In timpul lui Ştefan cel Mare, flota moldoveană era la apogeul ei şi din depărtări veneau vase străine care urcau apele Dunărei şi trăgeau la malurile ei.

La 1826 şi 1829 Rusia a pus stăpânire pe toate gurile Dunărei şi abia după războiul Crimeii ,la 1856, se înfiinţează Comisiunea Europeană Dunăreană, care deşi creată numai până ar fi fost asigurată navigaţia la gurile Dunărei, a rămas până azi.

Dunărea isvorăşte din munţii Pădurea Neagră, devine navigabilă dela oraşul Ulm şi este legată cu Marea Nordului şi Oceanul prin râul Main. Lungă de 2800 de chilometri, taie Europa în două şi se varsă în Marea Neagră prin gurile: Chilia, Sulina şi Sfântul Gheorghe.

Ea a jucat şi joacă şi acum în istoria neamului românesc un rol destul de important, ajutând la propăşirea şi desvoltarea ţărei noastre şi cu drept cuvânt a spus odată Alexandru Lahovari: „Această Dunăre, pe care dealtminteri am deschis-o comerţului liber şi leal tuturor naţiunilor lumei, această Dunăre e a noastră; am plătit-o în destul în trecut, căci au fost secole când ea a dus la mare mai mult sânge românesc decât apă".

MAREA NEAGRA.

Cei dintâi care au botezat-o astfel au fost Grecii care i-au zis *Axenos* — inospitalieră — însă mai târziu când s'au familiarizat cu ea şi când au format colonii pe coastele ei au numit-o *Euxinus* — ospitalieră. In Insula Şerpilor era templul lui Ahile, clădit pe vechile ruine ale străvechiului templu al Soarelui.

Romanii au numit-o *Pontus Euxinus* şi numai Ovidiu care a fost exilat la Tomis — Constanţa de astăzi — o numeşte *Atrum Mare* cu înţelesul de neagră, funestă.

Grecii bizantini îi spuneau *Marea Majoră*, iar în evul mediu Veneţienii o numeau *Marea Maură*.

Turcii i-au spus *Kara Denis*, însă se pare că s'a dat acest nume de Kara nu în sens de neagră, ci în sens de fericită.

Şi acest nume de neagră trecu la Greci care îi dădură numele de *Mavro Talassa*, la Englezi *Blanck Sea*, la Francezi la *Mer Noire*, *Cernoe More* la Ruşi, *Mare Nero* la Italieni, etc.

Primele cunoştinţi de marină prin apele noastre sunt din domeniul legendelor care spun că Dunărea era brăzdată cu câteva mii de ani înainte de Christos de navele primitive ale Pelasgilor. Pelasgii erau o ramură din invazia care a plecat din centrul Asiei spre Europa şi patria lor era bazinul Dunărei de jos şi Carpaţii.

Apoi am avut expediţia Argonauţilor care sub căpetenia lor Iason vin în ţara lui Aete, regele Colchilor, să fure lâna berbecului de aur, de unde iau şi pe fata acestuia, Medeia.

Reşedinţa regelui Aete se zice că ar fi fost pe la gura Siretului, unde este azi Tiglina, lângă Galaţi.

Iason cu Thesalienii săi indică drumul spre noi cuceriri, acelea ale Orientului, căci în Mediterana de mult Tyrienii şi Fenicienii aveau monopolul comerţului.

Deci se pomenesc pe atunci vase plutitoare pe Dunăre şi Marea Neagră conduse cu rame şi vele, aşa cum erau toate navele celor vechi.

Ele servesc ca mijloc de locomoţie şi transport. Tonajul lor era foarte mic, exemplu corabia Argonauţilor, despre care se spune că ar fi putut fi ridicată cu braţele.

După legende primii care şi-au format colonii în Marea Neagră se pare că au fost Egiptenii care au venit prin Asia Mică, pe uscat.

Apoi istoria începe cu vagabondajul nautic al Fenicienilor,

„Prinţii Mărilor şi Uscatului" după cum îi numeşte profetul Isaia.

Lacomi de câştig ei au ascuns lumei drumurile şi pieţele lor, însă căderea Troiei, sfărâmând regatul lui Priam ,a dat cheia Mării Negre în mâinele Grecilor care încetul cu încetul se răspândiră pe tot ţărmul Euxinului.

Această infiltraţie a durat până la cucerirea de către Romani a Macedoniei, la anul 338 înainte de Christos, în care timp Grecii au făcut un comerţ foarte important.

In această epocă se poate cita expediţia lui Darius contra Sciţilor când arhitectul Mandrocles din Samos a construit un pod peste Dunăre, la Isaccea ,cu ajutorul flotei persane care a venit în Marea Neagră şi aceia a lui Alexandru cel Mare contra Geţilor, când el apelează la ajutorul flotei pentru a putea trece armatele sale pe malul stâng al Istrului.

Prin apariţia Romanilor pe teatrul lumei s'au schimbat şi stăpânitorii Dunării şi ai Mării Negre. La anul 75 înainte de Christos, după ce au cucerit Moesia şi Panonia, Romanii au văzut pentru prima dată valurile Dunării. Ei au organizat pe acest fluviu două flote care aveau de scop paza trecerei Dunării .

Singurii adversari mai de temut pe aici erau Dacii. Şi după prima expediţie, la anul 104, Traian se coboară din Panonia cu vase pe Dunăre, construeşte podul la Turnul Severin şi înfrânge pe Daci.

După moartea lui Traian, flota Romană rămâne în Marea Neagră şi sub împăratul Adrian este singurul sprijin al menţinerei domniei Romanilor în Dacia şi Moesia. Pentru sprijinul flotei s'au întărit cetăţile Tyros — Cetatea Albă — la gura Nistrului şi Aquileia — Chilia — pe braţul Chilia.

După retragerea legiunilor şi autorităţilor romane din Dacia, locuitorii rămaşi se întrunesc la sfat şi ţinând seama de nevoia unei flote organizate numesc pe câţiva din ei ca tribuni pe vasele rămase.

Dela această organizare nu se mai pomeneşte nimic de marină până mai târziu, la părăsirea ţărei de către Avari .

Din cauza năvălirei barbarilor se rupe legătura dintre diferitele ţinuturi ale ţărei şi acestea se formează şi organizează independent formând republici ca acelea ale Bârladului, Galaţi, Chilia, Cetatea Albă, etc.

Acestea din urmă, graţie unei marine puternice au devenit, mai ales Cetatea Albă, porturi de mare valoare comercială. Astfel un scriitor grec spune că Cetatea Albă este cea mai veche reşedinţă a Moldovei.

Intre anii 1170 şi 1270 Chilia era capitala domniei Cumanilor, iar Cetatea Albă a fost sau republică independentă sau port principal al republicei Bârladului. Aceste citaţii ar justifica în destul că marina n'a fost îngropată prin trecerea Barbarilor prin ţară, ci din contra numai prin marină aceste porturi au devenit aşa de înfloritoare, progresând.

Diploma Bârlădeană din 1134 confirmă aceasta şi mai pomeneşte şi de Galaţi. Deaseamenea scrie că mărfurile ungureşti, ruseşti şi boeme treceau prin aceste porturi.

Dacă prin secolul al XI-lea şi al XII-lea, afară de Veneţieni şi Genovezi, n'a vorbit nimeni de marina şi comerţul român, cauza a fost că aceste regiuni nu erau cunoscute decât marinarilor.

Aşa, Constantin Porphyrogenitul, împăratul Bizanţului, în 1143, vorbind despre cursele Ruşilor, spune că aceştia erau urmăriţi dela Nistru până la Sulina de către luntrele Pecenegilor.

Dar ţara Pecenegilor era Moldova de azi şi Pecenegii deşi erau pe aici, ei nu erau marinari, ci nomazi, călăreţi. Marinăria era cunoscută numai de populaţia de baştină, Moldovenii şi Muntenii, deci Românii erau aceia care urmăreau pe Ruşi. Moldovenii erau bine întăriţi pe coastele Mării Negre, dela Nistru spre apus ; ei cunoşteau bine aceste regiuni şi făceau comerţ cu celelalte părţi ale Mării Negre.

In secolul a XII-lea Moldovenii din tara de jos, Bârlădenii, îşi întinseră cucerirele până la gura Niprului şi erau spaima Bizantinilor şi a Domnilor Rusiei Meridionale. La 1160 ei au cucerit un oraş comercial dela gura Niprului şi o astfel de cucerire nu se putea face dela Bârlad decât cu ajutorul unei flote puternice.

Sub Dragoş Vodă micile state române dintre Carpaţi, Nistru şi gurile Dunărei s'au contopit într'un singur stat, Moldova, care moşteneşte toate posesiunele, comerţul şi marina acestor state mici.

In secolul al XIII-lea Turcii au încercat să împedice comerţul moldovean ,dar sunt bătuţi de Domnul Iuga al Moldovei care întăreşte Chilia ca s'o aibă ca bază de operaţii.

De acum Marea Neagră devine Lac moldovenesc. .

Tot în acest timp, Veneţienii şi Genovezii îşi întind comerţul pe Dunăre până la Calafat şi intră în legături cu Moldovenii. Numai prin strânsele relaţiuni comerciale şi maritime care au existat între Munteni, Moldoveni şi Genovezi se poate explica existenţa consulatelor din diferitele cetăţi ale Moldovei şi Munteniei şi castelele ambasadorilor dela Suceava şi Târgovişte.

Pe Dunăre vasele româneşti servesc şi pentru cuceriri. Vladislav Basarab atacă Vidinul şi îl cucereşte ; Ludovic I al Ungariei tot cu vase româneşti a atacat Severinul şi tot flota română a dat ajutor lui Mircea cel Bătrân ca să-şi ducă armatele cu o iuţeală surprinzătoare ,să ajute pe Cruciaţi şi să urmărească pe Turci.

Alexandru cel Bun a întărit Chilia şi Cetatea Albă şi a fost cel dintâiu Domn moldovenesc care a intrat în legături comerciale şi politice cu Genovezii. Numai în unire cu ei toate bogăţiile ţărei au putut să găsească desfacere pe pieţele străine.

Moldova avea tot ce'i trebuia pentru construirea navelor şi în curând Chilia şi Cetatea Albă deveniră cele mai însemnate şantiere de construcţii navale din Marea Neagră şi Dunăre.

Moldovenii aveau acum colonii în Crimeia şi sub domnia lui Alexandru cel Bun comerţul şi marina a progresat. Fiind bogată înăuntru, era tare şi respectată în afară graţie unei marine care era puternică şi care naviga prin toate porturile Dunărei şi ale Mării Negre.

In această epocă arta construcţiilor navale a ajuns la un mare progres în ţările româneşti şi mai ales în forme fine şi uşoare.

Sub domnia lui Ştefan cel Mare desvoltarea pe care el a dat-o puterilor militare de uscat şi de apă, a pus ţara în stare de a învinge orice încercare, fără greutate.

Cunoscând foarte bine adevăratul isvor de putere al Moldovei, prin o mai strânsă unire cu Genovezii şi prin serioase îngrijiri la întărirea cetăţilor maritime, a dat astfel un puternic sprijin marinei, iar comerţului un îndoit impuls, întărind prin aceasta şi posesiunile de peste mare.

Ştefan cel Mare a simţit bine că atât cât Moldova va fi stăpâna gurilor Dunărei şi va domni în Marea Neagră, nici odată nu va fi aşa de slăbită, încât să nu se poată să se ridice în curând din nou. Timpul a dovedit acest adevăr. Puterile mari ale Turcilor au venit în mai multe rânduri contra Moldovei, dar tot de atâtea ori au fost sfărâmate, nu distruse, de armatele Moldovei care era temeinic aşezată pe marina ei.

După cucerirea Constantinopolului, 1453, o puternică flotă otomată a cucerit toate posesiunile ale Moldo-Genovezilor şi numai astfel Moldova a fost silită să se supună.

Chilia a căzut sub Turci la 14 Iulie 1484, iar Cetatea Albă la 5 August acelaş an, când cu căderea ei s'a îngropat viitorul maritim al Moldovei.

După căderea acestor două cetăţi, marina Moldovei ne mai putând naviga pe faţă se transformă în o armată de piraţi, atacând pe neaşteptate pe Turci.

Pirateria românească a aruncat atâta spaimă în marina turcească, încât pe Dunăre Turcii considerau comerţul foarte nesigur.

Flota naţională încă exista, însă nu mai erau vasele mari care fusese confiscate de Turci, ci rămăsese numai nişte luntre mici, numite şeici.

Marinarii români dispărând din Moldova, au fugit peste Nistru,

la gura Niprului, unde în unire cu alte neamuri au format republica Cazacilor şi de acolo se aruncau pe apă şi atacau vasele turceşti sau prădau coastele pe care locuiau Turcii.

Cât timp a existat această republică maritimă, Domnii Moldovei n'au mai încercat să reînvie marina naţională sub protecţia guvernului, căci putea fi distrusă de Turci ori când şi s'a mulţumit numai să încurajeze piraţii români care existau pe la gurile fluviilor, fiind siguri că vor fi ajutaţi de aceştia când va fi nevoie.

Astfel întâlnim pe aceşti viteji marinari luând parte la lupta dela Bender, a lui Ioan Vodă cel Cumplit.

Cu toate pierderile suferite, Moldovenii şi Genovezii tot se mai ocupau cu comerţul şi astfel la 1588 regina Elisabeta a Angliei, încheie cu Petru Şchiopul, Domnul Moldovei ,un tratat de comerţ în care se tratează dela egal la egal.

Acest document e probă evidentă că marina română nu murise şi alte dovezi avem şi mai târziu când Mihai Bravul întrebuinţează flota română pentru a trece Dunărea pe malul drept, la atacul Nicopolului.

Dela 1624, Turcii nemai putând arma toate vasele lor de comerţ şi de războiu, au cerut şi obţinut, contrar principiilor lor religioase, marinari şi instructori Moldoveni şi Munteni care să se ambarce pe vasele lor.

Mai mult încă, pentru a nu dispare arta navigaţiei şi a construcţiilor navale, Turcii au încurajat pe Români, obligând chiar ţările române să aibă câte un galion armat cu tunuri, iar pe de altă parte cereau să se construiască pentru flota lor vase şi să o furnizeze cu materiale.

Prin închiderea Mărei Negre comerţului european, alături de flota turcească, numai flotele moldovene şi muntene aveau dreptul să navige pe Dunăre şi Marea Neagră.

Afară de vasele de comerţ, ţările româneşti mai aveau şi vase de războiu care împedicau pirateria pe Dunăre. Aceste vase se numeau „caice domneşti" şi erau comandate de „Căpitani".

Marinarii români aveau o bună şcoală pentru a'şi forma caracterul în luptele continue de pe apă şi calităţile lor de oameni viteji au fost recunoscute de Domnii fanarioţi care îşi făcură o gardă personală din marinari, sau cum erau numiţi pe atunci *„galiongii"*.

In 1694 flota românească era aşa de numeroasă încât constituia un venit însemnat pentru ţară, asupra ei fiind o dare anumită *„birul şeicilor"*.

Până la pacea dela Passarovitz nu existau pe Dunăre şi Marea Neagră alte vase decât moldoveneşti, munteneşti şi turceşti ; însă prin acel tratat Austria capătă şi ea libertatea comerţului pe Dunăre şi atunci Românii încep să fie concuraţi de Austriaci care erau încurajaţi şi subvenţionaţi de stat.

Descurajaţi Românii îşi vândură vasele de pe Dunăre, continuând navigaţia numai pe la gurile Dunărei şi pe Marea Neagră.

Insă prin pacea dela Kuciuc Cainardgi (1774) se iveşte şi alt concurent, Rusia, care capătă libertatea navigaţiei pe Dunăre şi Marea Neagră. Prin acest tratat, Rusia capătă singură, din toate naţiunile creştine, privilegiul de a naviga pe Marea Neagră şi deci Românii sunt excluşi dela acest drept.

Acum se îngroapă definitiv viitorul maritim al ţărilor române. Incepând din acest an, Românii părăsesc cu totul comerţul pe Dunăre şi Marea Neagră, căci Ruşii după ce îşi însuşesc proprietatea exclusivă a apei, întrebuinţează toate mijloacele pentru a-şi creia aici o flotă de comerţ şi de răsboi. Personalul şi vasele româneşti erau cumpărate pe preţuri de nimic sau cădeau pradă chiar şi în timp de pace şi erau înglobate cu bucurie în forţa plutitoare a Ruşilor, cărora le aduceau mari servicii prin îndelungata lor experienţă nautică în aceste regiuni.

Astfel se explică cum Ruşii au putut să-şi creieze o flotă puternică de Mare şi Dunăre pe care să o întrebuinţeze contra Turcilor.

Românii nemai putând avea siguranţa avutului lor care era la discreţia Ruşilor în timp de războiu şi văzând că vasele lor sunt răpite mereu şi fără măcar a fi plătite au renunţat la navigaţie şi s'au retras ca şi ceilalţi la uscat ,unii spre munţi, alţii fugind în Transilvania.

Dela 1774 până la 1834, se constată numai încercarea lui *Enache Văcărescu,* care îndeamnă pe Domnul Alexandru Moruzzi să ceară voie dela Inalta Poartă, ,să reînfiinţeze slujba de corăbieri domneşti, voie care se căpătă.

La 1812 se pierde Basarabia cu Chilia şi Ce atea Albă şi la 1826 şi 1829, Ruşii pun stăpânire complectă pe gurile Dunărei pe care o lasă în părăsire, pentru a nu fi navigabile şi a nu face concurenţă Odesei.

La 1834, putem considera renaşterea Marinei.

Domnul Moldovei Mihail Sturza, văzând că vasele româneşti navigau sub pavilioane străine din cauză că pavilionul român nu mai era respectat de nimeni, a cerut şi căpătat dela Sultan voia ca vasele Moldovei să aibă libertatea de a naviga pe Dunăre şi atunci, când Inalta Poartă a făcut cunoscut aceasta tuturor puterilor Europei, proprietarii vaselor româneşti nu au mai stat la îndoială şi au lăsat să fluture cu mândrie pavilionul ţărei lor. Erau acum recunoscuţi de toţi şi intrau sub protecţia legilor de Drept Internaţional.

Acest drept dorit de mult timp, uitat de toate puterile şi suprimat de Ruşi prin tratatul lor cu Turcii, constitue un document de valoare al marinei române.

Libertatea ce o căpătase atunci Moldovenii de a naviga nesupăraţi de nimeni pe Dunăre, a constituit atunci un eveniment foarte important şi a provocat în toată ţara un entusiasm general. Cum a fost adus la cunoştinţa locuitorilor, au început să vie în toate părţile oferte în bani şi personal, prea multe încă pentru litoralul pe care îl aveam atunci.

Unul din boerii moldoveni, Nicolaie Roşca Codreanu, care a înfiinţat şi liceul din Bârlad, a prezentat Sfatului Domnesc un studiu asupra navigabilităţei Prutului şi Siretului şi a căpătat voia ca şi pe aceste răuri să navige vasele.

După doi ani dela organizarea navigaţiei pe Dunăre şi pe răuri, marina a luat o desvoltare aşa de mare încât pentru a se permite Moldovenilor să-şi desfacă mărfurile în porturile străine, Domnitorul Mihail Sturza a intervenit din nou la Sultan şi a căpătat o autorizaţie prin care se recunoştea Românilor dreptul de a naviga şi pe Marea Neagră.

Acum marina se desvoltă şi mai mult şi după nouă ani de la acordarea acestor drepturi de navigaţie Românilor, portul Galaţi era plin de corăbii, care formau păduri de catarge, între care multe erau cu pavilion moldovean şi muntean.

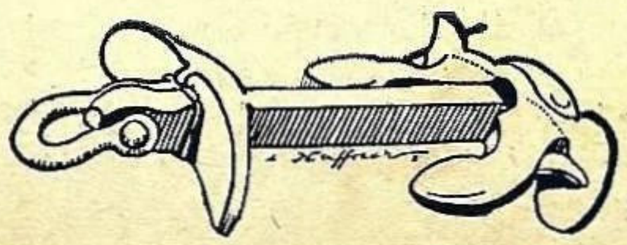
Pentru a se supune vasele legilor de navigaţie şi la plata taxelor, se pun nişte vase staţionare la Galaţi, la gura Prutului şi la gura Siretului ,armate cu câte un tun. Afară de acestea mai erau nişte luntre mici, care supravegheau executarea Regulamentului de navigaţie.

Vedem deci că organizarea marinei comerciale a atras după ea şi aceia a marinei de războiu, improvizată la început, dar căpătând cu timpul o organizare specială.

Reşedinţa ei era la Galaţi şi era împărţită în două batalioane de marină. Serviciul era de 7 ani şi recrutarea personalului inferior se făcea prin serviciul obligator sau prin angajări voluntare.

Ofiţerii, proveniţi din cadeţi, formau o legiune unde primeau instrucţiunea şi educaţia necesară. Cadeţii erau fii de nobili şi trebuiau să îndeplinească anumite condiţiuni pen'ru a intra în legiune.

(Va urma)



Tuberculoza la personalul navelor de comerţ

de Căpitan Medic Dr. I. DUMITRESCU

Pentru a ne feri de tuberculoză se strigă peste tot : aer, lumină, soare.

Marea oferă în gradul cel mai mare aceste elemente — de luminozitate şi aer curat. Medicina a studiat şi folosit acest dar al mărei desvoltând în sânul său ramura talasoterapiei, adică admirabilul tratament prin cura la mare. Printre bolile cari se tratează prin talasoterapie sunt şi anumite forme de tuberculoză (bineînţeles după indicaţiuni şi reguli anumite), şi atunci surprinderea e desigur mare văzând numărul enorm de tuberculoşi printre marinari, ei cari se bucură mereu de condiţiunile minunate ale mediului marin.

Pentru a da o explicaţiune cauzelor şi a putea indica mijloacele de combatere a acestei boli ce face atâtea victime printre personalul navelor, va trebui să ţinem seamă de două noţiuni fundamentale :

1. Aerul marin produce o influenţă importantă asupra organismului omenesc ;

2. Aproape toţi oamenii poartă în ei încă din copilărie germenul tuberculozei, totuşi nu toţi devin tuberculoşi graţie rezistenţii lor organice.

Organismul omenesc în aerul marin este supus la o stimulaţiune, schimburile şi arderile în interiorul său accentuându-se. Pentru aşi păstra un bun echilibru faţă de această biciuire a funcţiunilor sale, un organism sănătos are nevoie de o bună alimentaţiune şi odihnă suficientă, — reparatoare, — şi rezultatul va fi o tonificare — o stare de bine a sa. Este ceiace se cheamă în medicină „o reacţiune organică normală — bună".

Din contră ne amintim figurile slăbite şi scăderile în greutate a celor ce vin la mare pentru aşa zisa odihnă şi cari pierzându-şi orele de somn prin sălile de dans — jocuri de noroc — şi alimentându-se insuficient, se înapoiază la ocupaţiunile lor mai extenuaţi de forţe ca mai înainte, dacă nu au chiar neşansa să vadă termometrul indicându-le o febră suspectă.

Prin urmare marea e un admirabil tonic al corpului omenesc când noi ajutăm organismul în reacţiunea sa de regenerare, în caz contrar poate deveni un pericol grăbind scăderea rezistenţei lui de care am vorbit mai sus la punctul 2.

Cei deja atinşi de o maladie consomptivă cum e tuberculoza sau numai purtători a unor discrete leziuni tuberculoase neobservate până atunci, nu pot face faţă acestor condiţiuni de mediu, leziunile lor începând să evolueze repede spre forme grave. Este adevărat, după cum am pomenit deja, că anumite forme de tuberculoză beneficiază de aerul marin, dar numai în calitate de bolnav acelui atins, el supunându-se ca atare la toate rigorile unui tratament medical.

Ţinând seamă acum pe lângă cele de mai sus că serviciul la bord cere o muncă grea atât la personalul de punte cât mai ales la cel de maşini (să ne amintim numai de sala maşinilor în plin mers cu temperaturi ridicate, sgomot, diferenţă de presiune, aer viciat, — motive sigure de uzură a organismului), nu ne vom putea gândi la utilizarea celor cu afecţiuni pulmonare în serviciul greu la nave.

Grija noastră se va îndrepta deci spre îndepărtarea (debarcarea) celor bolnavi şi păstrarea rezistenţei organice a celor sănătoşi.

In omenire şi mai ales în ţările cu civilizaţie înaintată lupta contra flagelului tuberculozei se duce în două direcţiuni :

A. Izolarea şi tratamentul celor tuberculoşi ;

B. Intărirea rezistenţei organismului celor sănătoşi faţă de această boală.

Astfel fiind, noi nu putem să nu ţinem seamă de aceste noţiuni în chestiunea ce ne preocupă.

Ca observaţie generală privitoare în mod special la personalul navigant al navelor noastre de comerţ, se constată : 1) La construcţia ca şi la aranjamentul ulterior atât al vaselor de pasageri cât mai ales al celor de marfă, confortul şi higiena echipajului, care asigură în definitiv existenţa vasului, e lăsat pe ultimul plan ; 2) Nicăeri un conducător nu-şi are în mână pe cei în subordine ca pe o navă putând urmări cu uşurinţă aplicarea dispoziţiunilor date, — împărtăşindu-se şi el din plăcerile sau neplăcerile vechii formule : buna stare a casei e oglinda fidelă a părintelui.

Trecem acum la aplicarea celor două principii generale enunţate mai sus de combaterea tuberculozei, în cazul nostru la nave.

A. *Cum se poate evita angajarea unui tuberculos în serviciul navelor ?*

Prin examen medical riguros făcut de medicul specialist, conştient, înzestrat cu toate aparatele şi mijloacele de investigaţiune, el putând depista pe lângă tuberculoşii avansaţi şi pe cei cu forme discrete, adică acei cu aspect bun, cari astfel la un examen sumar ar putea scăpa unui medic mai puţin experimentat ;

Cum se poate îndepărta la timp cel îmbolnăvit în timpul serviciului ?

Prin obligativitatea strictă a unui examen medical general făcut fiecărui om din echipaj în aceleaşi condiţiuni ca mai sus cel puţin de două ori pe an.

B. *Cum se poate păstra rezistenţa organică a celor sănătoşi.*

a) Prin aplicaţiunea strictă a unui program simplu „program higienic al navei", de necesitatea căruia să fie convins în primul rând Comandantul, el veghind la executarea lui ;

b) Prin prezenţa unui medic la bord, dacă este posibil chiar la navele de marfă sau cel puţin a unui sanitar de preferinţă provenit din foşti sergenţi sau reangajaţi, elemente bune.

In acest program higienic se va avea în vedere în primul rând alimentaţiunea şi odihna. *Alimentaţiunea :* Calitatea, cantitatea şi higiena pregătirei vor fi în raport cu necesităţile organismului faţă de mediul marin şi munca grea despre care am vorbit mai sus.

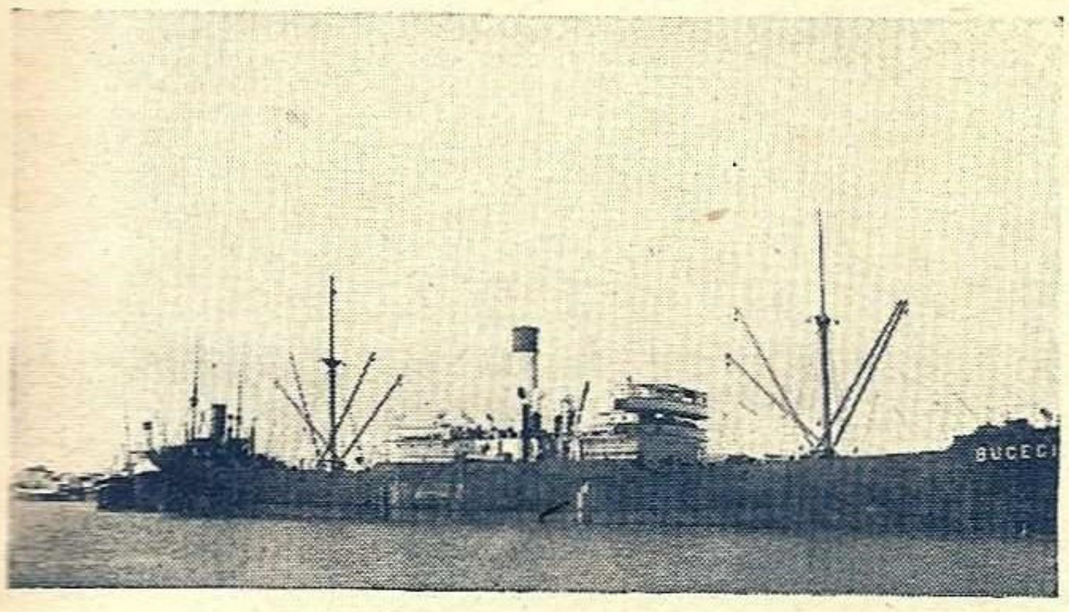
Odihna va fi de minimum opt ore, asigurându-se aceasta prin personal suficient pentru schimbarea carturilor şi oprirea jocurilor de cărţi sau alte posibilităţi de perderea vremei. Dacă timpul de odihnă joacă un mare rol în repararea organismului numai puţin şi condiţiile de confort în care se realizează ea. Un simţământ de strângere de inimă ai văzând murdăria cabinelor personalului inferior sau cazarma rece, întunecoasă unde biete trupuri doborâte de osteneală dorm pe scândura sau tabla de fier goală. In asemenea condiţiuni desigur posibilităţile de rezistenţă ale organismului slăbesc.

Este absolut necesar ca fiecare navă să aibă stocul satisfăcător de pături groase, cearşafuri şi să asigure *încălzitul* cazărmei şi cabinelor pe timp friguros. Să nu uităm că *frigul* creiază organismului condiţiuni de inferioritate fizică în gradul cel mai mare, — probă izbucnirea atâtor boli în anotimpurile friguroase.

Deasemenea nava va fi înzestrată cu haine groase (şube) şi costume de ploaie pentru oameni la manevre şi carturi pe timp rău.

Cu tot respectul timpului de odihnă aceasta se pare că nu e complectă la bord, nervii sunt ţinuţi sub tenziune din cauza vibraţiilor vasului imprimate de maşini, mişcărilor de balans, lipsei de confort, fiind necesar să se acorde concedii de 1—2 luni anual.

Curăţenia corporală. Fiecare vas să fie prevăzut cu instalaţie de baie caldă şi rece (duşuri). Oamenii la schimbarea carturilor şi în special fochiştii, înainte de a



Cargobotul S. M. R. „Bucegi"

trece la odihnă vor trebui să-şi cureţe corpul prin băi calde şi să-şi schimbe lingeria. Vor fi sfătuiţi sau mai degrabă opriţi de la răul obiceiu de a eşi încălziţi — transpiraţi — în bătaia vântului pe punte mai înainte de a fi luat o baie călduţă şi a se fi odihnit câtva timp în cabine.

In fine în *programul higienic* se vor trece şi alte dispoziţiuni pentru păstrarea bunei sănătăţi a oamenilor.

Inainte însă de a încheia este cazul să amintim de alte două rele cari ruinează organismul navigatorilor, ele singure putând pune pe gânduri pe conducătorii serviciilor noastre de navigaţiune ; acestea sunt *sifilisul* şi *alcoolismul*. Nu le enunţăm aci decât ca factori importanţi de slăbire a rezistenţei organice favorizând evoluţia tuberculozei.

Nicăeri mai des ca la marinari nu întâlneşti sifilis netratat, rău tratat, sau incomplect tratat şi aceasta din cauza lipsei unei infirmerii şi a medicului la bord. Deasemenea predilecţiunea lor de a-şi petrece vremea în porturi prin localuri de băuturi unde consumă de obiceiu alcooluri tari ce le prăpădesc organismul.

Programul higienic îl socotesc necesar, uşor de aplicat, la început poate prin constrângere, mai apoi va intra desigur în spiritul navigatorilor fiind în interesul lor, iar Societăţile de Navigaţiune nu ar mai avea atâtea pierderi de personal şi de bani cu acordarea de pensiuni sau diferite ajutoare.

Schiţa de program higienic al navei

1) Examen medical complect, riguros, făcut la angajarea fiecărui om la navă, întocmindu-i-se fişă individuală.

2) Examen medical general de două ori pe an făcut în aceleaşi condiţiuni ca la punctul 1, consemnându-se aceasta în fişa personală.

3) Prezenţa medicului la bord (dacă este posibil la toate navele cu personal mai mare), care pe lângă asistenţa medicală zilnică dată la nevoie personalului, va face de două ori pe lună vizită medicală generală (aşa cum se obişnueşte în cazărmi), consemnând rezultatul în condica de vizită medicală ce poate fi controlată ori când de organele Societăţii de Navigaţiune.

4) Fiecare om va fi obligat să aibă lingerie şi îmbrăcăminte suficiente pentru schimb, iar ofiţerul secund va inspecta în fiecare lună acest lucru obligându-i pe cei ce n'au să le complecteze fie personal fie prin conducerea vasului.

5) Alimentaţiunea va fi cantitativ, calitativ şi mod de pregătire corespunzătoare muncei grele şi condiţiunilor mediului marin (de care am vorbit mai sus.) Controlul va fi făcut de ofiţerul secund. La aprovizionarea navei cu alimente se vor prefera cele hrănitoare cari oferă organismului mijloace de reparare şi energie.

6) Numărul personalului să fie asigurat ca între carturi să aibă fiecare om opt ore libere pentru odihnă.

7) Curăţenia corporală să se facă prin băi calde.

8) Supravegherea orelor de odihnă şi curăţenia să cadă în sarcina ofiţerului secund pentru personalul de puncte şi a şefului mecanic pentru personalul de maşini.

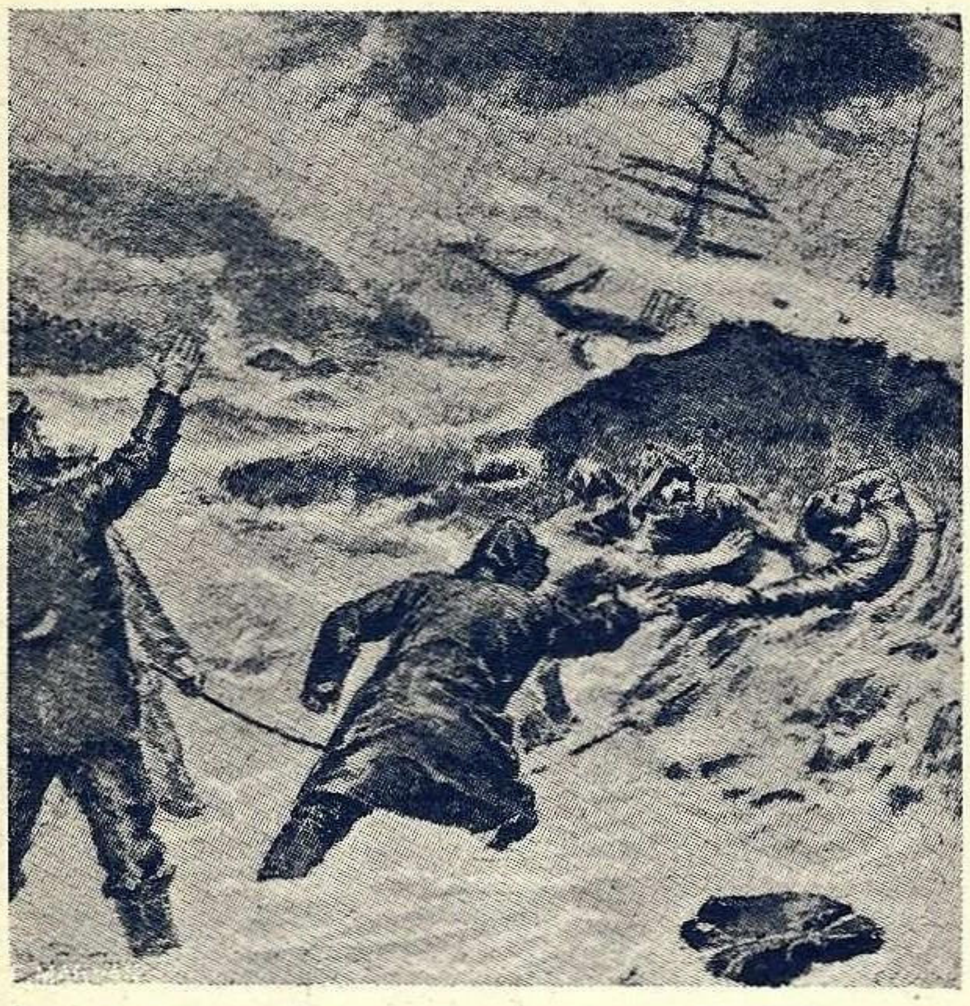
9) Fiecare om din echipaj să aibă drept la concediu pentru odihnă 1—2 luni anual.

10) Afişarea în cazarmă şi careul navei a tablourilor aşa zise sugestive şi cu bun efect educativ asupra pericolului boalelor venerice, tuberculozei şi alcoolismului. (Instituţiunea educaţiunei poporului face o bună propagandă higienică cu aceste tablouri în lumea satelor, atelierelor, cazărmi, etc.).

EROII MĂREI

de Cpt. Comandor (R) EMIL OPRIŞANU

Articolele publicate în această revistă (Noembrie şi Decembrie 1933, Ianuarie şi Februarie-Martie 1934), asupra naufragiilor şi salvărei, au căpătat o tristă actualitate : în primele zile ale lunei Martie se întâmpla, lângă Constanţa, naufragiul petrolierului italian *Santoni,* în



Salvarea unui naufragiat

care 13 marinari şi-au găsit un sfârşit tragic. Cu această ocazie, s'a simţit lipsa unei staţiuni de salvare, pe care portul Constanţa o aşteaptă de atâţia ani. Instituţia românească, deabea înfiinţată, neavând încă mijloacele necesare, nu a putut da nici un ajutor ; dacă ar fi existat materialul trebuincios, vieţile naufragiaţilor nu ar fi fost pierdute.

Marinarilor noştri nu le-au lipsit curajul şi nici iniţiativa : au dovedit-o cu prisosinţă comandanţii Popescu şi Severineanu, cari cu pilotina *Duca* şi remorcherul *Amarylis* s'au apropiat curajos de epavă, salvând pe ultimii supravieţuitori ; ceeace lipseşte sunt „sculele".

Intr'o zi, acum aproape 35 de ani, pe când portul Constanţa nu era încă terminat, şi rada nu era protejată, cum este astăzi, prin digul de Est, o corabie venea din larg, cu toate velele întinse, mânată de un puternic vânt de SE ; neputând intra în port, ancoră în radă, aşteptând să fie adusă înnăuntru. Vântul creştea în intensitate din ce în ce, şi valuri mari străbăteau rada, aplecând corabia atât de tare încât intra cu copastia în apă, şi făcând orice manevră imposibilă.

In această situaţie critică, ancorată cu prova spre larg şi cu uscatul în pupa, corabia s'a luptat cu valurile şi vântul timp de peste 24 de ore până când, rupându-i-se lanţurile celor două ancore, fu aruncată, sub privirile îngrozite ale mulţimei, pe bancurile de nisip cari prelungesc coasta spre larg. In acest moment, în lipsa unei adevărate bărci de salvare (ca şi în Martie 1934 !) unul din piloţii portului adună în grabă câţiva marinari şi cu o barcă obicinuită se îndreptă spre locul naufragiului pentru a salva echipagiul. Barca avu norocul să se apropie de bancuri, fără a fi răsturnată de brizanţii violenţi şi începu chiar a culege oamenii ce se aruncaseră în apă când, se abătu un val uriaş : corabia fu aruncată pe stânci şi sfărâmată în bucăţi iar catargele prăbuşindu-se îngropară barca cu toţi oamenii din ea şi cu inimosul pilot, care fu omorât. Restul echipajului naufragiat, agăţându-se de catarge şi de sfărămături, fu aruncat de valuri la coastă.

La naufragiul lui *Santoni* s'au putut vedea abnegaţiunea şi devotamentul de care dau dovadă marinarii din toată lumea, ori decâteori o viaţă omenească este în pericol pe mare. In străinătate, echipajele bărcilor de salvare sunt formate din voluntari, pe cari nu-i atrage mica primă oferită de Instituţiile de Salvare ; acestea sunt destinate numai a le compensa timpul ce şi-l răpesc pescuitului, deci întreţinerei lor ; *ceeace îi mână este un sublim spirit de sacrificiu şi de abnegaţiune,* care-i face să nu-şi precupeţească viaţa şi forţele până la istovire, pentru a veni în ajutorul celor ce sunt în perdiţiune în larg şi cari se zbat în ghiarele morţei. Pe salvatori nu-i aşteaptă larga recompensă băneasca — societăţile de salvare nu sunt, din nefericire, atât de bogate — nici decoraţiuni şi nici onorurile publicităţei ; fapte de un eroism epic se petrec departe de coaste, între cerul sumbru şi marea deslănţuită. Singura lor recompensă o găsesc în conştiinţa lor şi în recunoştinţa emoţionată a celor salvaţi, mai ales dacă aceştia sunt marinari şi ei şi pot aprecia sacrificiile tovarăşilor lor de pe ţărmuri străine.

Nu e zi să nu se întâmple anonime acte de eroism, pe cari jurnalele le menţionează doar în câteva linii şi cari apar lipsite de însemnătate cititorului necunoscător ; câte drame însă nu închid aceste scurte povestiri, cât eroism,

Lansarea unei bărci de salvare

câte sforţări şi câte vieţi deseori, nu cuprind aceste necunoscute fapte de bravură.

Ne reamintim de o notiţă apărută în jurnalele din 10 Noembrie 1931, al cărei cuprins îl redăm întocmai : *„Salvarea unui vapor naufragiat".*

Londra, 9. — După imense sforţări, *în timpul cărora mai multe bărci de salvare s'au răsturnat şi mai multe vapoare de ajutor au stat într'o continuă primejdie,*

Steamerul *Hybert* eşuat pe stânci (sic) lângă Goodwin Vineri, a putut fi scos la larg şi adus în portul Dover. *Echipele de salvare au făcut adevărate acte de eroism rămânând 60 de ore în larg în bătaia valurilor, fără hrană şi fără putinţa de a reveni la ţărm din cauza furtunii...*" (sublinierile sunt ale noastre).

Pentru mulţi, această scurtă ştire telegrafică a constituit un mic fapt divers, pierdut între informaţiile de tot soiul din toată lumea şi totuşi ce impresionantă dramă se petrecea acolo, pe mare, nu numai pe vasul aflat în pericol de a fi zdrobit de valurile ce-l loveau neîncetat,

Salvarea unui naufragiat

cât mai cu seamă, pe micile bărci de salvare, adevărate coji de nucă ,ce din toate punctele coastei alergaseră în ajutor. Cu toată furtuna dezlănţuită ce ridica valuri uriaşe şi-i acoperea cu o apă de ghiaţă, salvatorii aceşti braví, adevăraţi eroi ai mării, n'au pregetat o clipă să se avânte în larg, cu riscul vieţei lor, pentru a veni în ajutorul unui vas, pe care în primul moment, probabil că nici nu ştiau cărei naţionalităţi aparţine.

Devotamentul acestor eroi anonimi nu poate fi comparat nici pe departe cu acţiunile spontane ce le întâlnim atât de des la uscat în caz de nenorocire, salvatorii au perseverat timp de 60 de ore (2 zile jum.) zi şi noapte, fără hrană, udaţi până la piele de marea rece de Noembrie, neabandonând opera lor umanitară decât atunci când salvarea complectă fusese îndeplinită.

Măreţia unor astfel de drame nu poate fi apreciată deplin decât de marinari, cari în viaţa lor au trecut prin momente critice sau au fost martori oculari la desfăşurarea peripeţiilor unei catastrofe maritime.

Acest eroism al marinarilor nu-şi găseşte îngrădire nici în timp nici în spaţiu ; el este intrat în sângele tuturor acelor ce trăesc pe mare, cari o cunosc şi ştiu cât de neînsemnată este puterea omenească în lupta contra forţelor ei dezlănţuite. In toate epocile şi în toate ţările, actele de curaj, de devotament şi de sublimă abnegaţiune ale marinarilor nu se numără. Cu atât mai de înţeles pare exemplul lui *Sir Hilary*, întemeetorul Instituţiei de Salvare britanice, care nu numai că a dat impulsul organizării acestei societăţi umanitare dar a fost întotdeauna la postul de onoare, în barca de salvare a insulei Man, gata a-şi sacrifica viaţa.

Ch. E. Fish
unul care a salvat multe vieţi

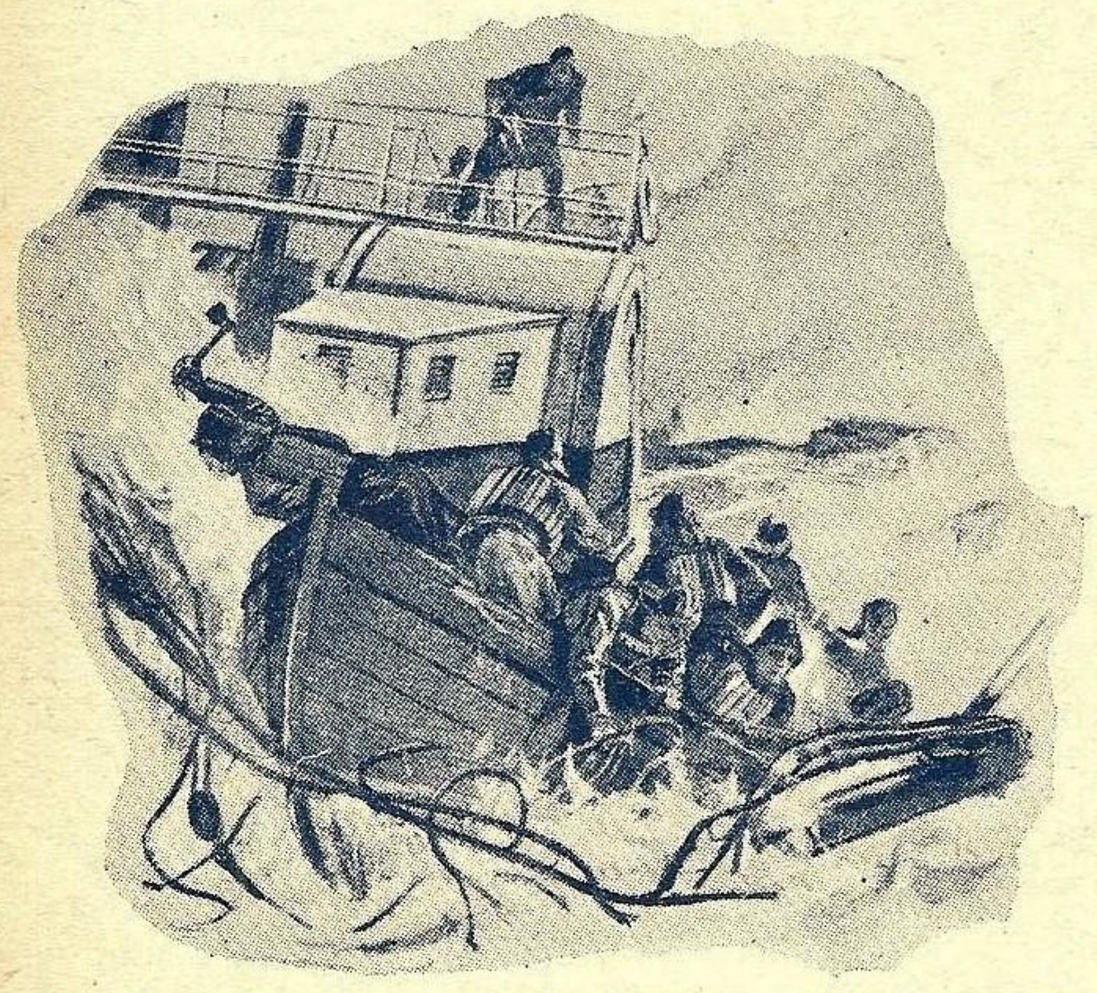
In 1830, într'o noapte furtunoasă de Noembrie, pachebotul *St. George* eşuă pe nişte stânci din faţa insulei Man şi fu în curând într'o situaţie fără scăpare. Semnalele de ajutor fură văzute dela coastă şi primul care se grăbi să se urce în barca de salvare fu Sir Hilary, care luă marea împreună cu 17 oameni. Ajunşi lângă epavă salvatorii avură de luptat atât contra valurilor cât mai cu seamă contra stâncilor; situaţia lor era atât de primejdioasă încît comandantul naufragiat rugă pe salvatori să abandoneze curajoasa lor încercare, lăsându-l în voia soartei. Determinarea acestora fu însă neînfrîntă; luptând cu forţe supraomeneşti şi după o trudă de ceasuri, reuşiră să aducă barca între stânci şi vasul eşuat, dar brizanţii erau atât de violenţi încât barca era în primejdie de pieire de 20 de ori pe minut ; cârma fusese zdrobită, cea mai mare parte din rame luate de valuri, o parte din compartimentele etanşe inundate, şi totuşi salvatorii luptau mereu. Un val smulse la un moment dat trei oameni şi pe Sir Hilary ; oamenii reintrară în barcă dar Sir Hilary, care nici nu ştia să înoate, era să se înnece dacă nu apuca o saulă, cu care fu tras la bord, aproape în nesimţire şi având pieptul zdrobit. Oamenii sleiţi de forţe, cu şeful lor suferind dureri cumplite, nu se lăsară : timp de două ore continuară să fie jucăria valurilor cari când îi aduceau lângă epavă, când îi târau până la stâncile, a căror atingere însemna moartea. Profitând de o apropiere prielnică, salvatorii izbutiră a tăia greementul unuia din catargele căzute peste bord şi a se apropia de vas, reuşind a îmbarca pe cei 22 de oameni de pe *St. George*. Barca avea acum 40 de persoane şi deabea mai putea să înainteze prin valuri ; numai după alte sforţări teribile salvatorii reuşiră să debarce. In tot acest timp, Sir Hilary, deşi grav rănit, nu încetase o clipă a munci ca şi toţi oamenii din echipaj.

Această salvare pare totuşi simplă pe lângă altele, în cari se fac nenumărate încercări fără ca zelul salvatorilor să fie înfrânt.

Aproape de zorii zilei de 30 Octombrie 1914, vasul-spital *Rohilla*, având la bord 229 persoane, personal sanitar, se găsea în drum dela Queensferry spre Dunkerque când, datorită unei tempeste teribile de E-S-E, fu aruncat peste niște stânci din apropiere de Whitby iar după puțin timp, copleșit de munții de apă ce se abăteau continuu asupra lui, vasul se rupse în două. dând jertfă mării tot echipajul ce se găsea pe partea scufundată.

Semnalul de ajutor dat de comandant fiind văzut de la uscat, șeful stațiunei de salvare decise ca imediat ce se va revărsa de ziuă să trimită barca de salvare, a cărei stațiune se afla în port.

Cum marea era bântuită de un uragan terific, care făcea cu neputință înaintarea bărcei și cum vasul naufragiase departe de port, se decise să se transporte barca



O barcă de salvare în ajutorul unui vapor naufragiat

pe uscat până în apropierea imediată a locului naufragiului și acolo să fie dată la apă. Pentru aceasta însă trebuia să se ridice barca peste molul portului înalt de circa 3 metri și să fie transportată dela mol până la faleza din apropierea naufragiului, străbătând un drum stâncos.

Datorită perseverenței și tenacității patronului bărcei, această operațiune, considerată de mulți ca imposibilă, fu îndeplinită, întreaga populație alergând să dea ajutor. Deși barca suferise stricăciuni serioase, în timpul escaladărei molului și a transportului, ea fu dată la apă și făcu chiar două transporturi dela mal la epavă, reușind a salva circa 36 de persoane după o luptă teribilă cu brizanții.

Din nenorocire, barca fusese atât de grav avariată de stânci, încât îi fu imposibil a mai face alte drumuri fără riscul de a se scufunda și se ceru ajutorul stațiunei dela Upgang.

Dar și barca acestei stațiuni, pentru a ajunge mai repede la locul naufragiului, trebuia să fie adusă pe uscat, adică să străbată orășelul în lungul lui, să fie dusă prin câmp până la faleză și depe faleză să fie scoborâtă cu frânghii ; la ora 2 după amiază, barca fusese adusă pe faleză și scoborâtă, dar trebuia să se aștepte momentul fluxului pentru ca barca să poată dată la apă. Când însfârșit fluxul veni, șeful bărcei constată cu disperare că valurile erau atât de mari și se spărgeau cu atâta violență de stânci încât orice încercare n'ar fi avut alt rezultat decât de a preface barca în țăndări. Cu inima strânsă de durere, bravii marinari se văzură nevoiți să aștepte un moment mai prielnic.

Barca dela Upgang neputând folosi, se ceru ajutorul bărcei cu motor dela Teesmouth și a celei dela Scarborough. Când cererea de ajutor sosi la Scarborough, tempesta făcea ravagii și barca nu putu eși din port nici chiar remorcată de un puternic remorcher.

Stațiunea dela Queensburry aflând de imposibilitatea de a eși în mare a bărcilor celorlalte stațiuni, trimise barca ei la remorca unui vas de pescari cu motor ; acesta izbuti să iasă în larg și după o luptă de 3 ore să se apropie de epavă dar făcându-se ora 6 seara orice încercare de salvare era imposibilă din cauza întunericului ; credeți că patronul bărcei s'a întors în port pentru a aștepta ivirea zorilor ? cu toate că barca era în continu lovită de valuri, el rămase toată noaptea lângă naufragiați pentru a-i încuraja. Odată cu venirea dimineței, dându-și seama că era cu neputință să se apropie de epavă, bravii salvatori se văzură nevoiți a se îndepărta și a se întoarce la Scarborough.

Din vasul naufragiat nu mai rămăsese afară din apă decât o mică parte care, împreună cu paserela, era în continuu bătută de valuri ; pe această mică porțiune se îngrămădeau restul naufragiaților așteptând să fie salvați.

Între timp, barca de salvare dela Upgang, care fusese adusă pe faleză și scoborâtă încă din ziua precedentă. încercă, la 5 dimineața o nouă tentativă de a se duce să salveze pe naufragiați ; după patru ore de muncă (la 9 dimineața) barca putut fi lansată și după alte două ore de luptă teribilă salvatorii parveniseră până lângă epavă. Aci însă, la mai puțin de 100 de metri, violența valurilor cari se aruncau pe bancuri, făcea ramatul imposibil. O oră luptară într'una căutând să se apropie de vas dar totul era în zadar. Istoviți de o muncă fără folos, salvatorii dela Upgang fură nevoiți a abondona și ei încercarea.

Văzând că și această barcă renunță la salvare, o parte din naufragiați se aruncă în apă, încercând să ajungă înnot la uscat ; mulțimea adunată pe coastă urmărea de ore întregi peripețiile operei de salvare și când văzu nenorocii ce în disperare încercau să se salveze înnot, o parte din spectatori se aruncară și ei în mare înotând spre cei naufragiați, reușind a aduce o parte la uscat.

La 7 dimineața, barca dela Whitby, remorcată de un șalutier cu motor, reuși să iasă din port și să ajungă până lângă epavă dar patronii cari o conduceau constatară că le era încă imposibil să se apropie de vas din cauza valurilor și că ori ce barcă cu rame care ar fi încercat acest lucru ar fi avut aceeași soartă.

In urma acestei ultime încercări, se văzu că numai o barcă cu motor ar fi în stare să învingă curentul, să reziste valurilor și să se poată apropia de epavă. Se ceru atunci ajutorul bărcei cu motor dela Tynemouth, localitate situată la 43 de kilometri de Whitby. Apelul telegrafic sosi la ora 4 după amiază, adică la 36 de ore după naufragiu, iar peste un sfert de oră barca de salvare, împreună cu întregul echipaj, era deja în mare, fiind aclamată la plecare de mulțimea adunată pe cheu. Cu mare greutate și numai după mari sforțări, în cursul cărora barca fusese de nenumărate ori în pericol, se reuși a se îmbarca naufragiații și barca putut să-și ia drumul spre port. Totuși suferințele naufragiaților nu ajunse-

seră la sfârşit deoarece, deabea îndepărtată de epavă barca fu asaltată de valuri monstruoase din cari unul fu cât pe aci să o răstoarne şi să înnece pe toţi ocupanţii.

Timp de peste 50 de ore naufragiaţii stătuseră în vântul de Noembrie, biciuiţi de valurile reci ca ghiaţa, fără hrană şi cea mai mare parte neavând altceva pe ei decât sumare pijamale, aşa cum fuseseră surprinşi de sinistru. La debarcarea lor, asistă întregul orăşel, fiecare căutând să-şi dea contribuţia sa pentru îngrijirea naufragiaţilor, din cari unii erau răniţi sau bolnavi şi mai toţi îngheţaţi. Ultimul care debarcă din barca de salvare fu comandantul *Rohillei,* înfăşurat în lunga sa manta de mare, imperturbabil caşi cum nu ar fi suferit ca şi toţi ceilalţi de frig, foame şi oboseală, având pe deasupra grija menţinerei ordinei. Debarcarea sa fu salutată de lungi aclamaţiuni.

Câte odată, departe în larg, salvatorii devin ei înşişi naufragiaţi şi îndură aceleaşi suferinţe caşi aceia pe cari porniseră să-i salveze.

Vaporul norvegian *Yonev,* încărcat cu minereu din portul spaniol Santander, naviga în golful Gasconiei când, în ziua de 22 Ianuarie 1917, fu torpilat de un submarin german, după ce echipajul se refugiase în bărci. Nenorociţii marinari credeau că comandantul submarinului german îi va remorca până în vederea uscatului, mai cu seamă că erau fără provizii, iar pe mare se ridicase o furtună rece de SW. Speranţa le fu însă înşelată. Văzându-se abandonaţi, în largul mării, au căutat să se apropie de uscat şi în consecinţă au ramat *3 zile şi 3 nopţi* pe un timp furtunos de iarnă, până când *una* din bărcile vasului ajunse în vederea insulei d'Yeu. Oamenii erau aproape îngheţaţi şi extenuaţi de suferinţe, încât nu mai puteau lupta contra vântului, pentru a se apropia de insula ce o vedeau la orizont ; în acest moment barca fu zărită de paznicul semaforului depe insulă care anunţă staţiunea de salvare.

Noë Devaud, şeful bărcei de salvare aparţinând Societăţei Centrale de Salvare a Naufragiaţilor, fiind înştiinţat, se grăbi a-şi arma barca, dar cum marinarii titulari erau mobilizaţi, fu nevoit să recurgă la serviciile unor volutari, cari se îmbarcară, cu aceeaşi temeritate şi abnegaţiune caşi ceilalţi, pornind în larg.

Naufragiaţii fură găsiţi şi luaţi la bord dar, din nenorocire, atât vântul cât şi curentul contrar făceau imposibilă întoarcerea bărcei la uscat, iar navigaţia le mai era îngreuiată şi de faptul că toate farurile erau stinse din cauza războiului.

In aşteptarea ivirei zorilor, patronul bărcei încercă să acoreze, dar parâma rupându-se, barca porni în derivă, în voia valurilor şi a vântului. De data aceasta seria suferinţelor, o continuare pentru norvegieni, începe şi pentru salvatorii ce le veniseră în ajutor, deoarece în timpul nopţei tempesta crescuse în intensitate iar viscolul era atât de violent încât nu numai că nu se vedea nici prova bărcei dar, din cauza zăpezei, a gerului şi a valurilor, pânzele bărcei îngheţaseră făcând imposibilă orice manevră pentru a se apropia de insulele Belle-Isle sau Groix (cam la 100 km. de Yeu); în această situaţie, patronul se văzu nevoit să renunţe la orice altă încercare, mărginindu-se a face tot ce era omeneşte posibil, adică a fugi înaintea uraganului de zăpadă ce se abătuse.

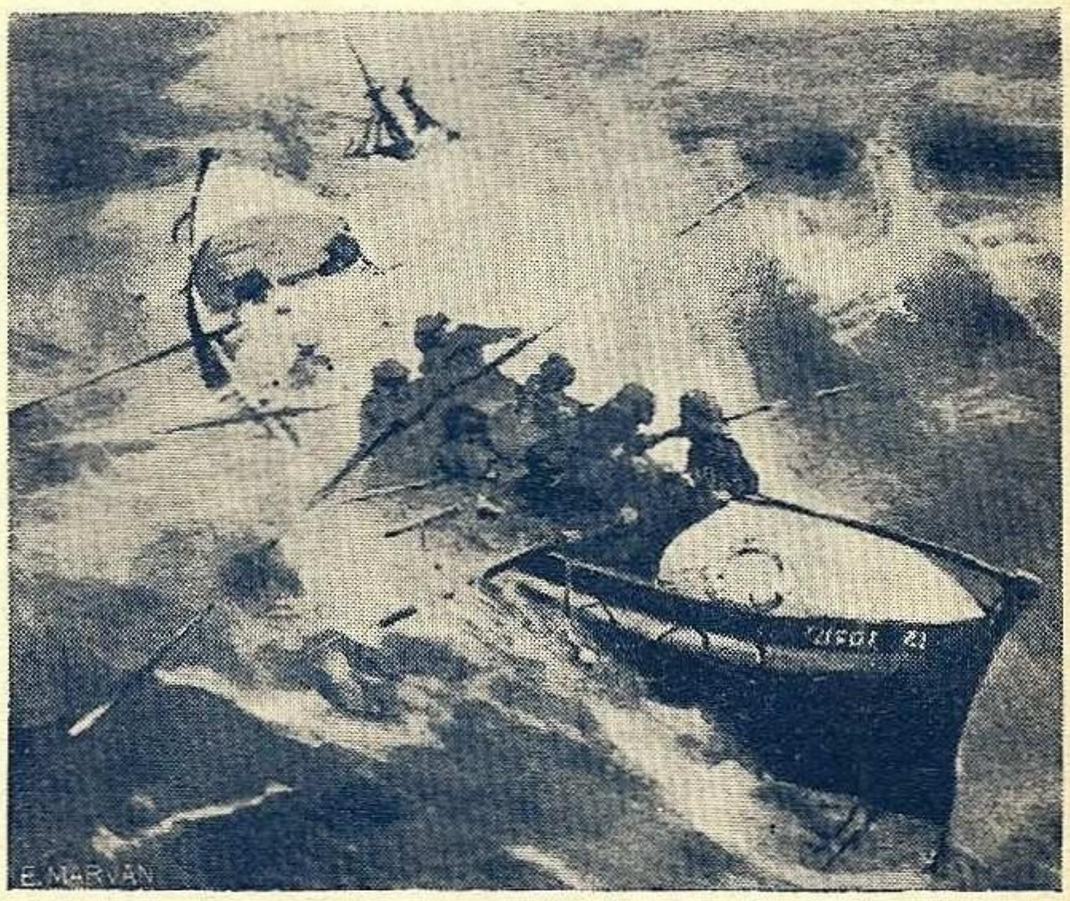
Doi dintre norvegieni muriră epuizaţi de ger şi de toate suferinţele şi lipsurile îndurate timp de 4 zile. Incă o zi şi o noapte nenorocita barcă fu nevoită a continua să fugă înaintea furtunei şi naufragiaţii muriră unul câte unul, aşa că nu mai rămăseseră decât 2, singurii cari putuseră rezista suferinţelor ; curând veni şi rândul salvatorilor.

Când, după un întreg şir de peripeţii dramatice, tragica barcă de salvare reuşi să acosteze în insula Raguènes, lângă Concarneau, la circa 250 de km. de insula Yeu de unde plecase, în această barcă devenită sicriu se găseau 13 morţi şi 10 supravieţuitori în agonie. Singurii cari rezistaseră erau patronul Noë Davaud şi un marinar ; aceştia doi conduseseră barca în tot timpul nesfârşitelor ore de agonie.

După propunerea adunărei generale a Societăţei Centrale de Salvare a Naufragiaţilor, bravul Noë Devaud fu decorat cu Legiunea de Onoare în 1929, *după 12 ani !*

Să nu se creadă că salvările sunt mai uşoare când se dă ajutor dela uscat :

In Martie 1883 balenierul *Mazinthien* părăsea Dundee pentru a merge la pescăriile din strâmtoarea Davis : surprins de o grozavă furtună de NE. fu aruncat pe



In ajutorul unei nave naufragiate.

stânci în baia Peterhead, foarte aproape de coastă. Comandantul făcu semnale cu torţe, cari atraseră atenţia coastguarzilor şi aceştia nu întârziară a alerga cu aparatele lans-rachete pe plaja cea mai apropiată de epavă. Era o furtună îngrozitoare şi cădea o ploae cu rafale de grindină şi lapoviţă atât de rece, încât oamenii ce manevrau aparatul lans-rachete nu puteau sta lângă el mai mult de câteva minute în şir fără a fi nevoiţi a se adăposti pentru câteva clipe, cu mâinile îngheţate şi sângerânde. Cele câteva butoiaşe cu catran aprinse de naufragiaţi luminau lugubru scena şi arătau situaţia disperată în care se aflau aceştia.

Prima rachetă fu abătută de furtună mult sub vântul epavei dar servise a arăta corecţia ce trebuia dată pentru a face ca celelalte să ajungă la naufragiaţi. In timp ce costguarzii se preparau a lansa a doua rachetă, un val enorm se ridică, se sparse de stânci şi învălui oamenii, udându-i până la piele ; nici unul nu se clinti dela locul său dar tripodul fusese deplasat aşa că trebuia să se reînceapă operaţia de ochire. Deabea a treia rachetă ajunse la vas, agăţându-se de straiurile bompresului, dar vântul o târî şi pe aceasta, încurcând saula în stânci.

(Va urma)

182,205

MANEVRA AMBARCAŢIUNILOR CU VELE

Am văzut, în mod cu totul sumar, într'un articol precedent că forţa vântului este un mijloc de propulsiune pentru mişcarea ambarcaţiunilor. In cele ce urmează ne propunem să arătăm cum se mişcă o ambarcaţiune sub acţiunea vântului şi cum se manevrează aceste ambarcaţiuni, spre a pune la îndemâna oricui cunoştinţele marinăreşti, absolut necesare navigaţiei cu vele.

VÂNT. — Se numeşte vânt deplasarea în sens orizontal a unei masse de aer la suprafaţa pământului. Cauza care produce aceste deplasări este distribuţia neuniformă a presiune atmosferice pe suprafaţa pământului, aerul se mişcă întotdeauna din regiunile unde presiunea este mai mare către regiunile unde ea este mai mică.

La vânt distingem două elemente: *direcţia* şi *viteza*.

Direcţia vântului se arată prin partea de unde vine vântul, astfel că dacă vântul vine din spre N zicem că are direcţia N sau mai scurt, vânt de Nord.

Viteza vântului adică spaţiul pe care-l parcurge vântul în unitatea de timp este măsurată în metri pe secundă; dăm mai jos scara uzitată în marină.

Scara Beaufort

Forţa	Denumirea vântului	Metri pe sec.
0	Calm	0
1	Aproape calm	3,5
2	Adiere	6
3	Briză uşoară	8
4	„ bună	10
5	Vânt moderat	12,5
6	Vânt bun	15
7	„ reci	18
8	„ foarte rece	21,5
9	Furtună	25
10	„ mare	29
11	Tempestă	33,5
12	Uragan	40

PRESIUNEA EXERCITATĂ DE VÂNT.

Observaţiunile au dovedit că este o relaţiune între viteza vântului şi puterea sa. Un vânt animat de o viteză de un metru pe secundă, exercită o presiune de 125 grame pe o suprafaţă de un metru pătrat şi presiunea vântului este proporţională cu pătratul vitezei sale ceeace înseamnă, că viteza vântului este dublă în presiunea ce exercită adică 2×2=de 4 ori mai puternică. Dacă viteza devine de 3 ori mai mare, presiunea exercitată va fi de 3×3, adică de 9 ori mai mare, ş. a. m. d.

Dăm mai jos un tablou cu presiunile în funcţie de viteză:

un vânt de 1 m pe secundă dă o presiune de 0,kg 125 pe m²
„ „ „ 2 m „ „ „ „ „ 0 500 „ „
„ „ „ 3 m „ „ „ „ „ 1 125 „ „
„ „ „ 4 m „ „ „ „ „ 2 000 „ „
„ „ „ 10 m „ „ „ „ „ 12 500 „ „
„ „ „ 20 m „ „ „ „ „ 50 000 „ „
„ „ „ 40 m „ „ „ „ „ 200 000 „ „

ALURE.

Numim alură orientarea provei faţă de direcţia vântului fig. 2.
a) alură cu vânt de bulină ,tribord sau babord;
b) alură cu vânt de travers, tribord sau babord;
c) alură cu vânt larg, tribord sau babord;
d) alură cu vânt de pupa, tribord sau babord.
d) alură cu vânt de pupa.

NAVIGAŢIA CU VELE.

Problema ce se pune navigaţiei cu vele se poate rezuma astfel: a conduce o ambarcaţiune dintr'un punct dat în altul, întrebuinţând ca forţă motrice numai presiunea vântului asupra velelor, ajutându-se de reacţiunea apei asupra cocei şi cârmei.

Rezolvarea problemei este foarte uşoară atunci când vântul bate

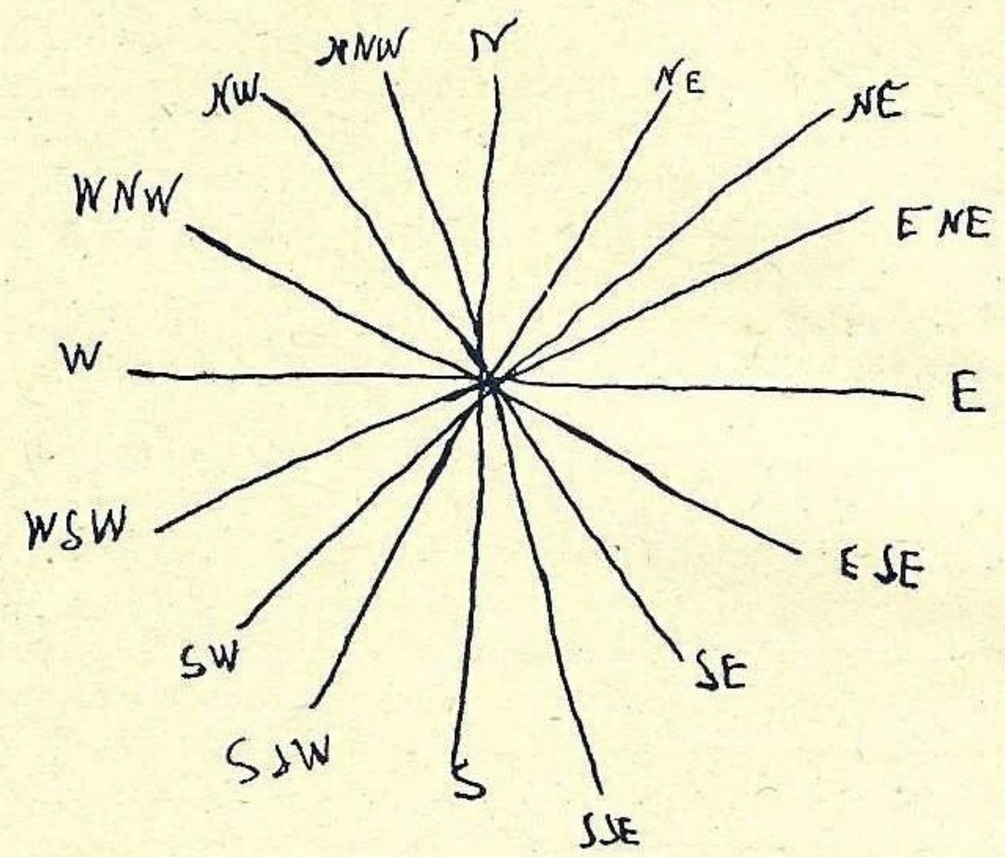


Fig. 1.

dela punctul dela care plecăm spre cel la care dorim să ajungem, pentrucă vântul va împinge vela deci barca în direcţia sa. Cu cât suprafaţa opusă vântului va fi mai mare cu atât şi viteza bărcii va fi mai mare deci pentru a avea maximum de suprafaţă va trebui să aşezăm vela perpendicular pe direcţia vântului.

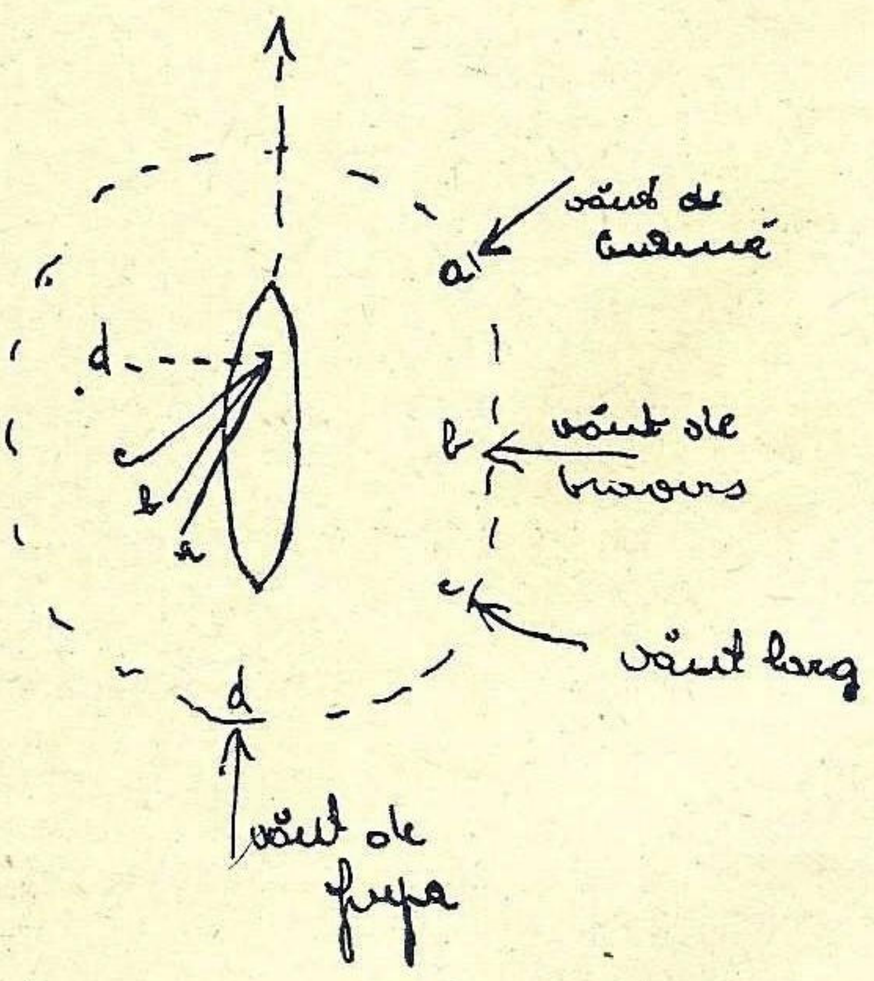


Fig. 2

S'ar părea la prima vedere că problema ar avea soluţie numai atunci când vântul ar fi de pupa, însă în cele ce urmează vom demonstra că soluţie există pentru orice direcţie a vântului.

Să presupunem că o barcă are alura cu vânt larg fig. 3 (pentru uşurinţa expunerei vom considera barca numai cu o singură velă).

Acţiunea vântului asupra velei se arată prin împingere de care

e îndreptată aproape paralelă cu direcţia vântului. Această împingere se descompune în 2 compozante f şi f' una pe direcţia axului de mişcare, alta perpendiculară pe acest ax. Compozanta f va imprima bărcii o mişcare înainte, iar compozanta f' o mişcare laterală, această mişcare laterală este mult micşorată de reacţiunea apei asupra cocei pentru simplu motiv că barca e construită astfel ca să opună minimum de rezistenţă spre prova nu în borduri.

Am văzut că pentru vântul de pupa şi vântul larg ca să avem maximum de viteză trebue ca vela să fie perpendiculară pe direcţia vântului.

Dacă direcţia bărcii se apropie mai mult de direcţia vântului nu va mai fi posibil să ţinem vela perpendiculară pe direcţia vântului,

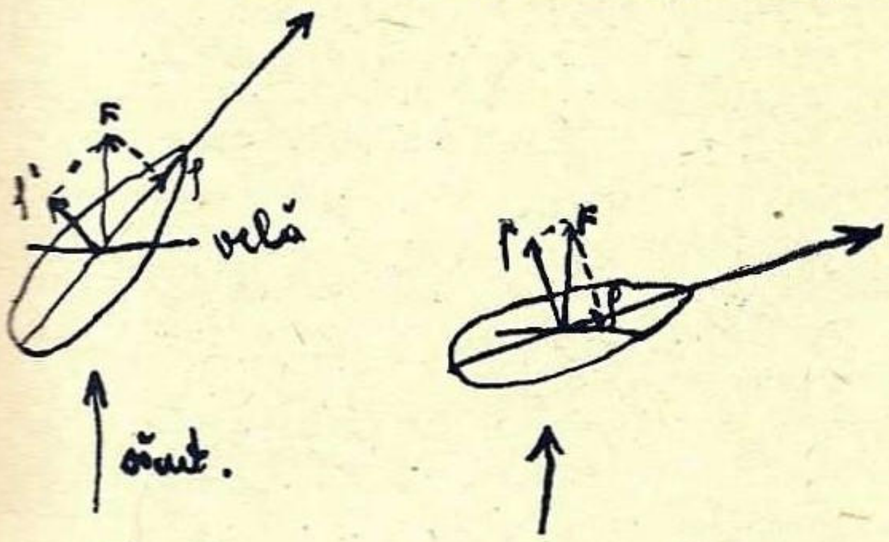


Fig. 3.

Fig. 4.

căci compozanta f acea care imprimă mişcarea înainte va descreşte foarte mult (fig. 4).

S'a ajuns la concluzia că dacă direcţia bărcii se apropie de direcţia vântului, neputând ţine vela perpendiculară va trebui să o ţinem înclinată pe această direcţie (a vântului) de un unghiu egal cu jumătatea unghiului ce-l face direcţia bărcii cu direcţia vântului spre a avea compozanta f mai mare ca f' deci a imprima bărcii o mişcare înainte (fig. 5).

Deşi vela nu mai este perpendiculară pe direcţia vântului totuşi putem considera că împingerea rămâne tot timpul perpendiculară pe velă ; bine înţeles că forţa vântului exercitată pe velă va fi mai mică pentrucă o parte din această forţă se va prelinge pe lângă velă, de unde necesitatea ca vela să aibă o curbură oarecare spre a nu lăsa să scape tot vântul.

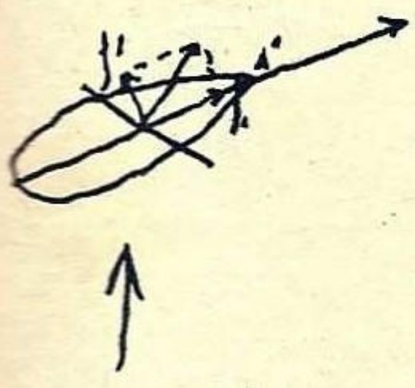


Fig. 5.

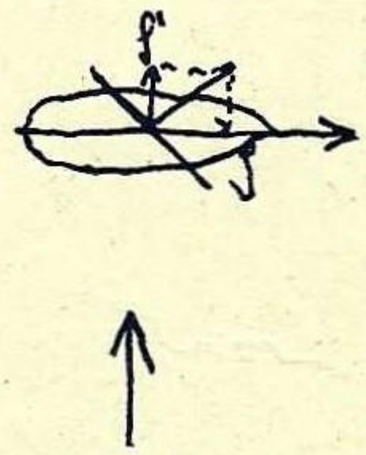


Fig. 6.

In figura 6 vedem cum este dispusă vela faţă de direcţia vântului atunci când o barcă navigă cu vântul de travers.

Dacă direcţia de înaintare a bărcii se apropie şi mai mult de direcţia vântului astfel că avem o alură cu vânt de bulină, compozanta f va fi mai mare ca f' în aşa fel că barca deşi va avea prova îndreptată în aceaşi direcţie se va deplasa înainte şi lateral (fig. 7). După cum vedem în figură barca deşi va menţine direcţia oA se va deplasa pe direcţia oB, — unghiul AoB se numeşte unghiu de derivă,— iar deplasarea bărcii în sens lateral se numeşte mişcare de derivă (barca a derivat sau derivează).

Acum când am văzut cum trebue să orientăm velele spre a putea

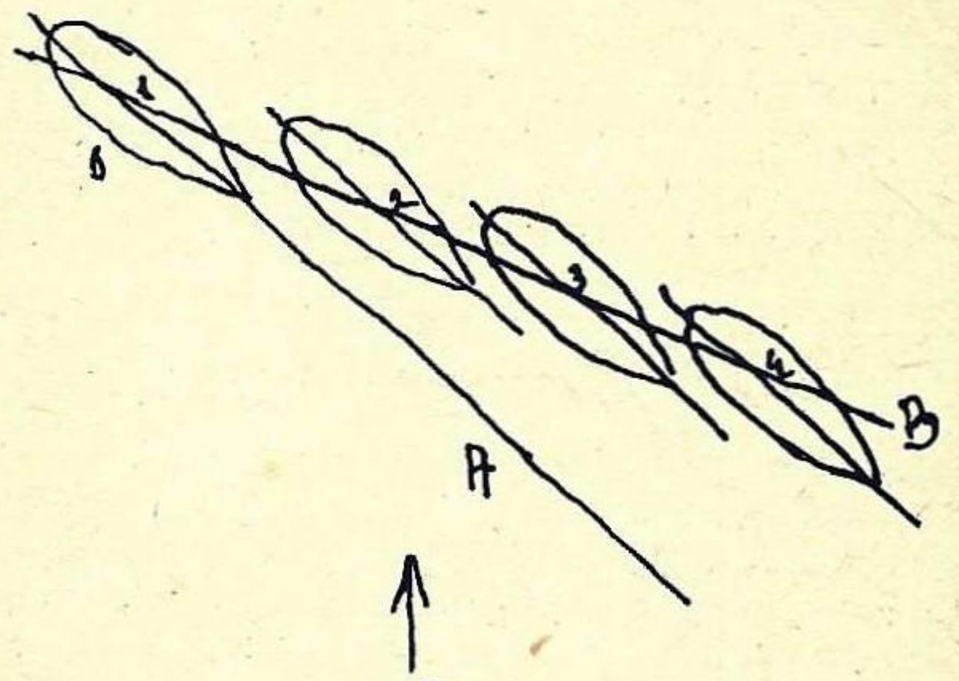


Fig. 7.

înainta la diverse alure să vedem cum rezolvăm problema navigaţiei atunci când vântul bate din direcţia în care voim să înaintăm sau aproape de această direcţie.

Să considerăm că avem de parcurs drumul oa, (fig. 8), aproape de direcţia vântului ; pe direcţia Oa nu vom putea naviga; atunci

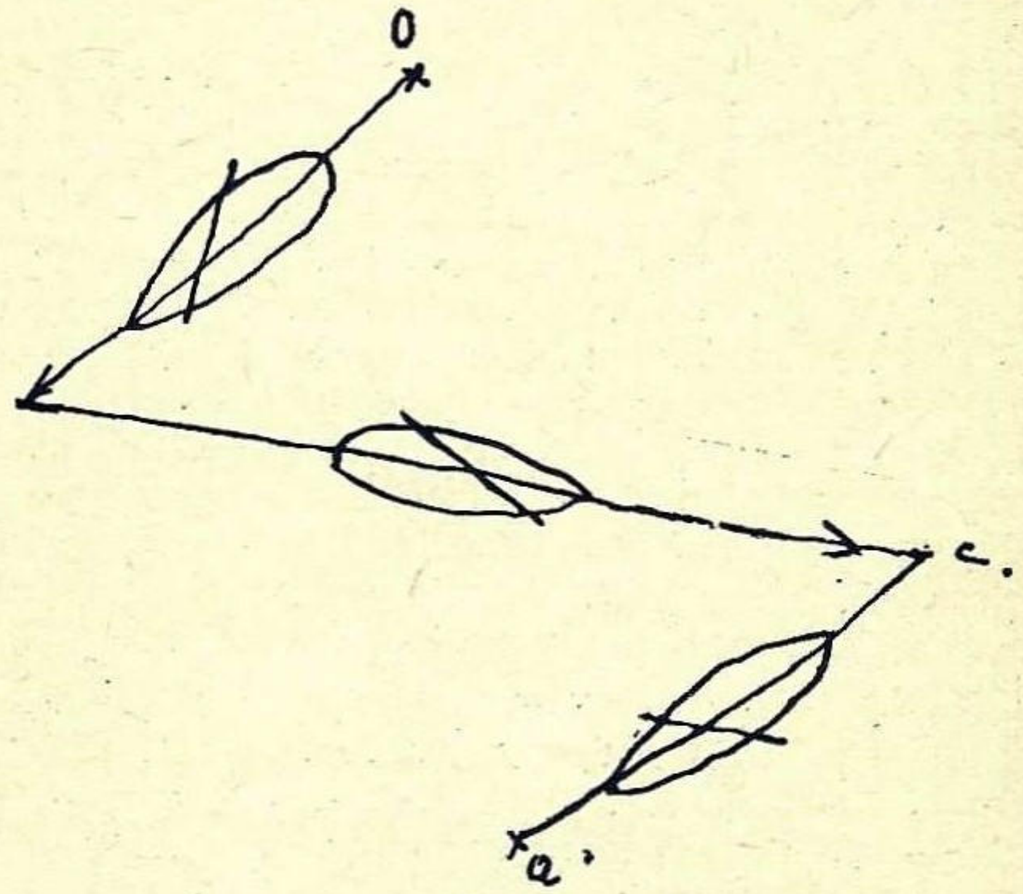


Fig. 8.

vom lua o direcţie Ob cu vânt de bulină, ajunşi în punctul *b* vom schimba de drum luând direcţia *b c*, în modul acesta noi vom câştiga spaţiu spre punctul *a* sau în termeni marinăreşti, vom câştiga în vânt. Ajunşi în punctul *c* vom schimba drumul luând direcţia *ca*. In modul acesta navigând în zig-zag sau în volte, pentrucă orice întoarcere la o barcă cu vele se chiamă voltă, vom ajunge în punctul *a* rezolvând problema pusă de a ne deplasa din o în *a*.

V. V.

PAGINA JUDICIARĂ MARITIMĂ

CANTITATEA MAI MARE DE CARIC NU ESTE CONTRABANDĂ

Prin decizia No. 780 din 1 Aprilie 1925 Inalta Curte de Casaţie S. III-a, dată în recursul Ministerului de Finanţe cu N. Ostrowsky, a decis că : faptul de a fi încărcat pe un vas o cantitate mai mare de cereale decât aceea declarată, nu constitue o contrabandă ci o contravenţie şi are a se pedepsi ca atare.

NECESITATEA ABROGĂRII ART. 7 DIN LEGEA DE ORGANIZARE A MARINEI COMERCIALE

In sesiunea parlamentară din prilie 1934 s'a votat o lege cu un singur articol publicată în Monitorul Oficial No. 99 din 30 Aprilie 1934, prin care s'a modificat art. 7 din legea pentru organizarea marinei comerciale, în sensul ca, echipajul vaselor sub pavilion român trebue să cuprindă cel puţin 90% *cetăţeni români* pentru fiecare vas.

La discuţia acestei legi, în şedinţa adunării deputaţilor dela 19 Aprilie a. c. d-l profesor A. C. Cuza a cerut cu insistenţă că în loc de cetăţeni români să se pună cuvântul *Români.*

Legea însă a trecut astfel după cum a fost făcută, ceeace a dat naştere la nemulţumiri şi agitaţii din partea marinarilor români care se consideră astăzi nedreptăţiţi.

Soc. marinarilor români din portul Brăila denumită *„Tudor Vladimirescu"* au adresat prin d-l avocat P. N. Secăreanu un explicit memoriu asupra necesităţii abrogărei art. 7 din sus zisa lege, aducând în acelaş timp elogii d-lui amiral I. Bălănescu comandantul marinei militare care a susţinut întotdeauna naţionalizarea echipajelor de pe vasele sub pavilion român.

Cum însă, la alte state, nu se prevede nicio restricţiune sau măsuri de favoare pentru nenaţionali precum şi în scop de a se trata pretenţiunile juste ale marinarilor români cu imparţialitate este necesar abolirea art. 7 din legea de organizare a marinei comerciale.

HOTARAREA IN PROCESUL DE CAPTURA A ŞLEPULUI „NORA"

Inalta Curte de Casaţie şi Justiţie în Secţiuni Unite, prin decizia No. 30/1933 a hotărât următoarele asupra recursului făcut de Aristotel Galiatzatos în contra deciziei cu No. 1/1926 a Curţii Superioare de Prize Maritime.

Având în vedere decizia atacată cu recurs şi lucrările din dosar, din care rezultă : că, la 1 Iulie 1916, recurentul închiriază firmei Behles şlepul său numit „Nora", sub pavilion elen, pentru transportul cerealelor pe Dunăre, din România în Germania şi cu stipulaţiunea că dacă nu va fi restituit până la 1 Iulie 1917, proprietarul va fi despăgubit de valoarea şlepului ;

Că, în Septembrie 1916, după intrarea României în războiu, şlepul a fost scufundat, pe când transporta cereale, în faţa oraşului Calafat, şi recurentul fiind despăgubit de valoarea lui de către firma Behles, îi dă o declaraţie că renunţă la proprietatea lui, pe baza căreia consulatul elen din Brăiala radiază din registre dreptul şlepului de a mai purta pavilion elen ; că, şlepul fiind ranfluat de armata de ocupaţie germană, a fost transformat din vas de comerţ în atelier plutitor, sub numele „S. A. B. No. 43", i s'a arborat pavilion german şi a fost încorporat formaţiei de salvare a armatei duşmane numită „acţiunea de navigaţie, grupul salvărei" iar la evacuarea teritoriului ocupat, vasul a fost abandonat în portul Brăila, unde fiind găsit fără acte de bord sau alte documente, a fost capturat de către comandantul militar al portului Brăila prin procesul verbal No. 621 din 10 Noembrie 1918 ; că, în anul 1919, posterior capturei, recurentul obţine ordonanţa prezidenţială a Tribunalului Brăila No. 2484, executorie, prin care, potrivit decretului lege No. 1480/917, se anulează declaraţia dată de recurent firmei Behles prin care renunţa la proprietatea şlepului şi se ordonă reintegrarea recurentului în toate drepturile sale de proprietate, ordonanţă apelată de firma Behles şi care apel nu s'a mai judecat nici până în prezent ; că ,la 10 Iulie 1920, Tribunalul de prize maritime din Galaţi, prin sentinţa No. 21, validează captura vasului „S. A. B. No. 43" fost „Nora", iar Curtea superioară de prize maritime, prin decizia No. 9/921, admite apelul recurentului şi invalidează captura, motivând că şlepul nu întruneşte condiţiunile cerute de lege, spre a fi capabil de asistenţă ostilă şi că şlepul fiind întrebuinţat de armata duşmană, care l'a abandonat cu ocaziunea retragerei sale, ar prezenta toate caracterele unei prade de răsboi, însă, întrucât nu este învestită de guvern cu vre-o cerere în acest sens, nu poate să păşească la o asemenea constatare ; că, după invalidarea capturei, ivindu-se neînţelegeri între recurent şi firma Behles asupra proprietăţii vasului, s'a cerut Curţei superioare de prize maritime lămurirea înţelesului, deciziei No. 9/921 şi aceasta prin decizia No. 123/929, constată că şlepul „S. A. B. No. 43" fost „Nora", urmează să fie predat acelei dintre părţi, care va prezenta un titlu de proprietate executoriu emanând dela instanţele chemate a soluţiona litigiul dintre părţi, iar la 30 Iulie 1922, Comisarul Guvernului de pe lângă Tribunalul de prize din Galaţi, în executarea sus menţionatelor decizii, predă şlepul în primirea recurentului ; că, în Iunie 1929 Ministerul Armatei pe de o parte ridică prin organele sale pe cale administrativă, şlepul dela recurent, sub motiv că ar fi pradă de răsboiu, iar, pe de altă parte sesizează pe Comisarului Guvernului de pe lângă Tribunalul de prize cu o acţiune asupra suszisului şlep ; că la 24 Iunie 1929, comisarul Guvernului de pe lângă Tribunalul de prize maritime înaintează, spre cercetare raportorului acelui Tribunal, atât dosarul de fond privitor pe şlepul „S. A. B. No. 43" fost „Nora" cât şi acţiunea intentată de Ministerul Armatei, iar raportorul cu raportul No. 1 din 20 Septembrie 1929, cere ca tribunalul de prize, potrivit art. 14 al. I, din C. J. P. M. şi în concordanţă cu acţiunea intentată de Ministerul Armatei, să declare pradă de răsboiu captura sus numitului şlep proprietatea recurentului ; că, Tirbunalul de prize maritime şi acel de pe lângă Curtea superioară şi validează captura efectuată prin procesul verbal No. 621/918.

Că pentru a da această soluţie curtea superioară de prize maritime motivează : că prin deciziunea No. 9/921 a Curţii Superioare de prize maritime, rămasă definitivă s'a invalidat captura făcută prin procesul verbal No. 621/918 pe motivul că nu era culpabil de asistenţă ostilă; că prin acţiunea intimatului — Ministerul Armatei — se invoacă o altă cauză juridică şi anume caracterul de

pradă de răsboiu, că deci cea de a doua acţiune având o altă cauză juridică nu poate fi vorba în speţă de autoritatea lucrului judecat, trasă din decizia No. 9/921 ; că dacă este exact de potrivit art. 128 din C. J. de prize maritime Curtea superioară ar fi putut judeca validitatea capturei pe temeiul motivului descoperit în cursul judecăţii fără să mai fi fost necesară o nouă captură, totuşi dacă instanţa nu s'a pronunţat atuncia asupra motivului descoperit, dreptul părţii de a cere printr'o nouă acţiune judecarea acelui motiv nu poate fi atins cu nimic legea nepronunţând o asemenea decădere cu atât mai mult cu cât din termenii întrebuinţaţi de Curtea superioară rezultă intenţiunea de a rezerva această cale fără ca chestiunile discutate să poată fi considerate că au fost judecate, atâta vreme cât prin dispozitivul deciziunei No. 9/921 nu s'a pronunţat nimic cu privire la acel motiv ; că, aşa fiind din acest punct de vedere nici chestiunea autorităţii lucrului judecat, nici chestiunea actului de captură nu pot constitui o împiedecare a nouei acţiuni, bazată pe caracterul de pradă de răsboiu a capturei şi care se poate face pe temeiul aceluiaşi act de captură dela 1918 ce a mai fost dedus în judecata instanţelor de prize maritime dacă nu a trecut termenul de prescripţiunea acţiunei, lucru care de altfel nu s'a susţinut că s'ar fi îndeplinit ; că potrivit dispoziţiunilor art. 136 C. J. de prize maritime, în judecarea validării unei capturi indiferent de natura vasului plutitor, jurisdicţiunile de prize maritime sunt obligate a nu ţine seamă decât de situaţiunile de drept şi de fapt din momentul capturei, nu şi de cele creiate ulterior, că deci în speţă trebuiesc înlăturate şi privite fără valoare toate situaţiunile de drept şi fapt creiate şlepului după data de 10 Noembrie 1918 data capturei adică efectele ordonanţei Tribunalului Brăiala No .2484/919, dată pe baza decretului lege 1480/917 prin care s'a anulat vânzarea şlepului făcută de recurent firmei Behles, cât şi faptul posesiunei acelui şlep, câştigată de Aristotel Galiatzatos ; că din examinarea situaţiei şlepului din momentul capturării lui se constată că Statul German după despăgubirea plătită recurentului şi declaraţiunea dată de acesta că renunţă la dreptul de proprietate al şlepului a devenit proprietarul şlepului deoarece Firma Behles nu era decât interpusă, făcând oficiul de aprovizionare pentru Puterile Centrale ; că pavilionul Elen pe care îl purta vasul scufundat fiind radiat din registrele consulatului Elen, acesta nu mai putea purta acel pavilion ; că Statul german a devenit proprietarul vasului şi prin aceia că pe de o parte trupele sale au ranfluat vasul scufundat după ce proprietarul lui renunţase la ori ce drept de proprietate şi radiase pavilionul iar pe de altă parte fiindcă după ranfluare nu a mai manifestat nici o pretenţiune asupra lui ceiace dovedeşte intenţiunea de a abandona epava care astfel a devenit proprietatea salvatorului ;

Că şlepul până la scufundare având caracterul unui vas de comerţ după ranfluare şi transformarea sa în vas plutitor S. A. B. No. 43 arborându-i-se pavilion German şi fiind încorporat formaţiei de luptă a armatei germane — Grupul Salvărei — devenit vas de războiu, situaţiune în care a fost la capturare după ce fusese abandonat de trupele inamice ; că aşa fiind vasul îndeplineşte condiţiunile cerute de art. 14 partea finală a C. J. de prize maritime pentru a putea fi declarat pradă de războiu şi ca atare se validează captura vasului S. A. B. No. 43 fost „Nora" ca fiind pradă de războiu.

Văzând motivul de casare dedus în judecarea secţiunilor unite ale acestei Inalte Curţi formulat în cuprinderea următoare :

1. „Incompetinţă absolută —exces de putere — rea „interpretare şi aplicare a art. 2, 13, 15, 16, 16, 28, 31, „128, 133 din codul jurisdicţiunei de prize maritime şi „violarea principiului autorităţii lucrului judecat şi a art. „1201 codul civil".

„Captura vasului, efectuată la 10 Noembrie 1918 „(timp de războiu) art. 15 a fost supusă validărei(art. „28) şi insistanţa a invalidat captura (art. 31) iar Sta„tul capturator a liberat vasul (art. 31) proprietarului „Galiatzatos".

„a) Captura în urma acestor împrejurări nu a mai „existat şi instanţele de prize maritime nu mai puteau „judeca din nou captura".

„Judecând o captură care nu mai exista prin efectul „fie că a fost invalidată, fie că Statul a consimţit să lase „liberă captura s'a judecat fără competinţă şi s'a comis „exces de putere".

„Funcţiunea instanţelor de prize fiind de a judeca „captura, adică luarea cu forţa a posesiunei vasului de „către Statul captor, competinţa instanţei înceta odată „cu invalidarea capturei şi liberării vasului, ceiace era „pentru Stat, recunoaşterea că nu există captură valabilă".

b) „ Instanţa nu putea judeca decât o nouă captură „(potrivit art. 133, 128) decât dacă s'ar fi schimbat mo„tivul capturei şi dacă condiţiunile în care se găsea va„sul nu s'ar fi schimbat altfel captura este nulă (art. 13).

„Or dela prima captură dela 1918 : 1) nu s'au schim„bat condiţiunile vasului, 2) nu s'a efectuat nici cel pu„ţin o nouă captură (art 133) şi nici nu s'ar fi putut e„fectua această captură perioada războiului expirând în „1920 (art. 15) şi 3) Statul neavând cel puţin posesia „din nou a vasului (art. 16)".

„Este drept că Statul a invocat în 1929 motivul că „vasul este pradă de războiu dar acest motiv care ar fi „justificat validarea capturei din 1918 nu a fost invocat „nici în cursul instrucţiunei, nici al judecăţii, potrivit „art. 128 pentru a fi cercetat şi legea nu permite o nouă „judecată pentru alte motive pentru invalidarea captu„rei decât dacă s'au schimbat condiţiunile vasului şi in„tervine o altă captură (art. 133) ;

„Instanţa deşi judecând o captură din 1918 şi inva„lidată prin două hotărîri din 1921 şi 1922 a judecat „fără competinţă de fapt care nu era o captură.

„Considerentul din hotărârea din 1921 este de ordin „subiectiv el putea să sugereze Statului un mijloc de „apărare în proces potrivit art. 128 dar nu putea înga„dui judecata din nou a unei capturi invalidate ,căci e„lementele autorităţii lucrului judecat sunt limitate în „codul special din prize maritime ca derogare la dreptul „comun în speţă deciziunea din 1922 este o confirmare „a hotărârei din 1921 ceiace întăreşte autoritatea lucru„lui judecat".

„In realitate Statul în 1929 fără o nouă captură, vo„eşte să înlăture efectele hotărârilor din 1921, 1922".

Având în vedere că prin prima parte a acestui motiv de casare recurentul pretinde că captura vasului „S. A. B. No. 43", fost „Nora" efectuată la 10 Noembrie 1918, fiind invalidată şi Statul liberându-i vasul instanţele de prize maritime nu mai erau competinte de a mai judeca din nou, atât pentru că competinţa fiind limitată numai asupra unor fapte petrecute după începerea războiului

şi înainte de sfârşitul lui, cât şi pentru că instanţele de prize maritime au o competinţă strictă de a judeca numai faptele de războiu care se numesc captură, aşa că Curtea Superioară de prize maritime, validând captura efectuată în 1918 a interpretat şi aplicat rău şi cu exces de putere articolele 2, 13, 15, 16, 28, şi 31 din C. J. P. M.

Având în vedere că legiuitorul codului jurisdicţiei de prize maritime după ce mai înainte prin art. 1 defineşte care sunt vase de comerţ şi care de războiu edictează apoi prin art. 2 şi 14 că : dispoziţiunile acestui cod se aplică numai vaselor de comerţ şi încărcăturilor lor, afară de excepţii anume prevăzute şi că numai vaselor de comerţ şi mărfurilor încărcate pe ele sunt susceptibile a fi capturate iar nu vasele de războiu şi vasele de comerţ tranformate în vase de războiu care când cad în stăpânirea inamicului, devin pradă de războiu.

Că prin urmare declararea vaselor de războiu ca pradă de războiu este atribuit puterii administrative aşa că este suficient manifestarea de voinţă a Guvernului fără a se mai cere îndeplinirea formalităţilor prevăzute de C. J. P. M. pentru captură.

Având în vedere că în speţă este necontestat că vasul de comerţ „Nora" după ranfluarea lui de către armata de ocupaţie a fost transformat în vas de războiu şi încorporat formaţiei de salvare a armatei duşmane sub numele de „S. A. B. No. 43" aşa că conform principiilor enunţate mai sus era suficientă declararea vasului ca pradă de războiu numai de către puterea administrativă fără a mai fi nevoie de îndeplinirea formalităţilor cerute pentru captură.

Că dacă la Noembrie 1918 sus zisul vas a fost supus formalităţilor de captură se datoreşte faptului că a fost considerat ca vas de comerţ şi de aceia Curtea Superioară de prize maritime prin decizia No. 9/921 a invalidat captura motivând că nu întruneşte condiţiunile cerute de lege spre a fi culpabil de asistenţă ostilă, ci numai caracterele unei prade de răsboiu asupra căreia nu era sesizată a se pronunţa.

Având în vedere că Ministerul Armatei luând act de descoperirea făcută în 1921, în cursul judecăţii, de Curtea Superioară de prize maritime că vasul în litigiu ar întruni caracterele unui vas de răsboiu pe de o parte ridică în Iunie 1929 pe cale administrativă vasul dela recurent, iar, pe de altă parte sesizează Tribunalul de prize maritime prin raportul respectiv cu o acţiune pentru ca potrivit art. 41 al. 1 din C. J. P .M. să declare pradă de răsboiu captura vasului „S. A. B. No. 43" fost „Nora".

Că Ministerul Armatei adresându-se în Iunie 1929 — după ridicarea vasului dela recurent — instanţelor de prize maritime n'a făcut-o spre a cere validarea capturei ci numai să se pronunţe dacă vasul „S. A. B. No. 43" poate fi considerat sau nu pradă de răsboiu în conformitate cu dispoziţiunile art. 41 al. 1 C. J. P. M. potrivit cărora instanţele de prize maritime sunt competinte a declara pradă de răsboiu toate bunurile de orice natură dacă aparţin Statelor inamice sau autorităţilor pendinte din acele State.

Că dacă Curtea superioară de prize maritime prin decizia supusă recursului a pronunţat validarea capturei vasului din aceasta nu rezultă că n'a fost competinte a hotărî dacă vasul era sau nu pradă de războiu mai cu seamă că prin considerentele menţionatei deciziuni motivează că vasul este pradă de răsboiu.

Considerând că dispoziţiunile art. 15 din C. J. P. M. privitoare la timpul în care se poate efectua captura nu-şi pot avea aplicarea decât numai în ipoteza vaselor de comerţ iar nu ca în speţă pentru declararea unui vas de răsboiu ca pradă de răsboiu ; căci, în asemenea caz, guvernul îşi poate exercita acest drept întrucât prada de răsboiu intră, cum s'a arătat mai sus în patrimoniul său fără obligaţia vreunei validări.

Că dar instanţele de prize maritime fiind competinte potrivit art. 41 al. 1 C. J. P. M. a declara pradă de răsboi bunurile de orice natură ce au aparţinut statelor inamice, iar în speţă vasul fiind declarat pradă de răsboiu nu poate fi vorba nici de incompetinţa acestor instanţe nici de rea aplicare şi interpretare a dispoziţiunilor art. 2, 13, 15, 16, 28 şi 31 din C. J. P. M. care privesc formalităţile ce trebuiesc îndeplinite pentru captura vaselor de comerţ aşa că prima parte a motivului de casare este nefondată.

Având în vedere că prin a doua parte a motivului de casare recurentul pretinde că s'a violat autoritatea lucrului judecat, deoarece nu se poate invoca motive noi pentru validarea unei prize decât până în momentul pronunţării hotărârei definitive şi că odată intervenită o asemenea hotărâre este nevoie de o nouă captură aşa că s'a făcut şi o rea interpretare şi aplicare a art. 128 şi 133 C. J. P. M.

Având în vedere că potrivit art. 128 C. J. P. M. dacă în cursul instrucţiunei sau al judecăţii se vor descoperi alte motive care să justifice captura instanţelor vor intra de îndată în cercetarea acestor motive şi vor hotărî pe baza lor fără ca nouă captură să fie necesară; iar conform art. 133 din acelaşi cod lucrul capturat şi apoi pus în libertate nu poate fi capturat din nou pentru aceleiaşi motive dacă condiţiunile în care se găsea acel lucru nu s'a schimbat.

Având în vedere că din decizia Curţii superioare de prize maritime No. 9/921 opusă de recurent ca autoritate de lucru judecat, rezultă că Curtea a descoperit că şlepul ar prezenta caracterele unei prade de răsboiu, însă, întrucât nu este învestită de Guvern cu asemenea cerere nu poate să păşească la o atare constatare.

Că prin urmare, descoperindu-se în cursul judecăţii dela 1921 — mai înainte de a rămânea hotărîrea definitivă şi a se elibera vasul recurentului — o nouă cauză prada de răsboiu — bine s'a procedat de către Ministerul Armatei pe baza acelui nou fundament juridic, de a lua în stăpânire vasul dela recurent şi apoi a-l supune judecăţii instanţelor de prize maritime, spre a se pronunţa dacă vasul ridicat este sau nu pradă de răsboiu.

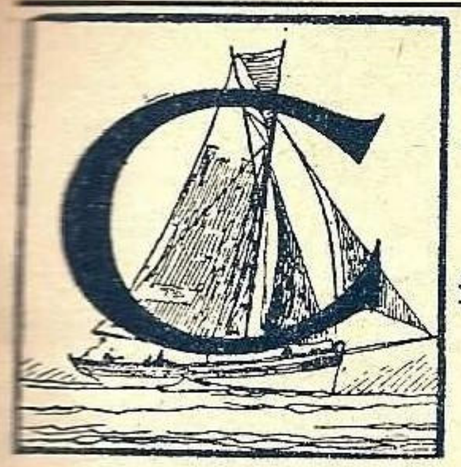
Că, procedându-se astfel, de către Ministerul Armatei s'a conformat atât dispoziţiunilor art. 128 din C. J. P. M. întrucât noua cauză s'a descoperit în cursul judecăţii dela 1921 cât şi dispoziţiunilor art. 133 din acelaşi cod întrucât vasul a fost din nou ridicat în 1929 ca pradă de răsboiu, prin urmare pentru alt temeiu decât fusese capturat în 1918.

Că de altfel dispoziţiunile referitoare la o nouă captură nu sunt aplicabile în ipoteza unei prăzi de răsboiu cum se prezintă în cazul de faţă ci numai în cazul unei capturi a vaselor de comerţ după cum s'a arătat mai sus.

Că dar neputând fi vorba nici de violarea autorităţii lucrului judecat, nici de violarea art. 128 şi 133 din C. J. P. M. şi această a doua parte a motivului de casare este nefondată.

Pentru aceste motive Curtea în numele legii respinge recursul.

REP.



PE DUNĂREA [1])

Prof. Univ. I. SIMIONESCU

ine nu a făcut drumul Cazanelor, către care m'am îndreptat săptămâna trecută, nu cunoaşte ce înseamnă frumuseţea sălbatecă a naturii.

De îndată ce pătrunzi în mijlocul lor te cuprinde fiorul măreţiei desăvârşite. Dunărea pare lac, închis între pereţi de cleştar. Colţurile stâncilor se resfrâng în apa ca oglinda, încât n'ai nevoe să priveşti în sus spre a admira albastrul cerului. Plutind pe luciul apei pare că sbori la înălţimea vârfurilor de munţi, despicaţi până'n temelii.

„Vin vapoare dinspre Viena încărcate de lume", se tânguia comandantul vaporului pe care ne aflam. „Vapoarele noastre fac cursele în susul şi în josul Dunărei, aproape fără pasageri. Nu sunt pline nici în zile de sărbătoare. Privim cu durere'n suflet semnul dragostei de natură la alte neamuri. Pentru ai noştri Dunărea cu farmecul ei neîntrecut nu e în ţara noastră".

Vaporul aluneca lin pe luciul apei. La un moment stâncile dela intrare şi cele dela eşire parcă se uneau. Din Dunăre nu rămăsese decât un imens ochiu de apă. Liniştea era deplină. Nici un bâzâit de muscă nu o turbura .

Avea dreptate comandantul. Dunărea e a noastră, dar noi nu o folosim, n'o cunoaştem, nu-i gustăm deplina-i frumuseţe.

Volga, cu malurile ei joase, este cântată în scrierile museşti.

In delta Dunărei vin străinii să se bucure de tăinuitele minoane, cu o lume de vieţuitoare mai felurite decât ceia din delta Nilului.

Străinii au dat fotografii minunate din viaţa Bălţii. Alţii ne descriu farmecul nopţilor cu lună din desişul păpuriştei, ori frumuseţea tropicală a pădurei dela Letea. Dintre scriitorii noştri prea puţini, cum e Sadoveanu, au avut prilejul să se inspire din taina Deltei.

Dunărea este obişnuit socotită numai drept calea lesnicioasă pentru grâne. Azi din păcate se poate spune numai că „a fost", de oarece vitregia vremurilor face ca în Canalul Măcinului să stea la şir şlepurile, ca într'un cimitir, aşteptând învierea morţilor ce va să vie.

Dunărea este însă şi calea farmecului în plină natură, veşnic înviorătoare, căci veşnic verde rămân locurile pe unde curge, ori care ar fi puterea arşiţei din ţinuturile ce o împrejmuesc.

O călătorie pe Dunărea înainte de orice este o călătorie de sănătate, de liniştire a nervilor, de întremare trupească şi sufletească. Dunărea în lungul ei ar trebui să fie pusă în rândul staţiunilor climaterice. Noi aceasta nu o ştim ; nu vrem să o ştim. Nu ne-o spun nici medicii, nici conducătorii N. F. R-ului.

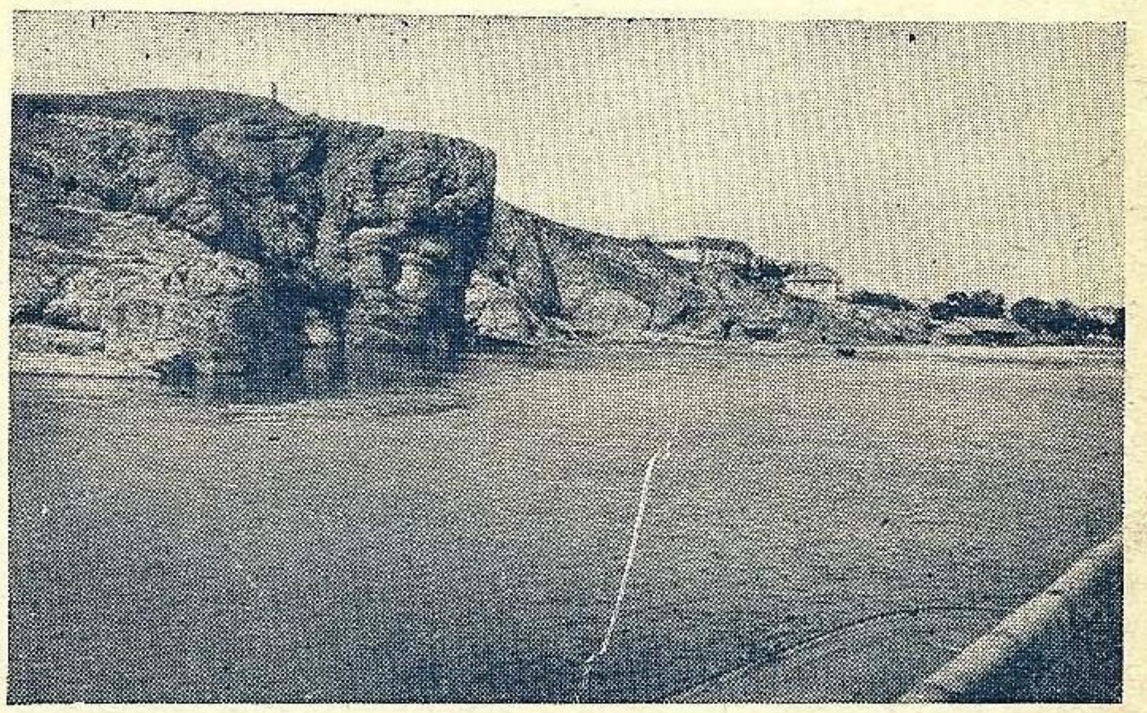
Pentru bucureşteni bunăoară trăind febrilitatea zilnică, istoviţi de muncă sau agitări sterpe, un drum dela Oltenita până la Galaţi ori Vâlcov şi înapoi, este un balsam lecuitor, o loţiune întremătoare, pe lângă prilej de a gândi, în izolarea şi liniştea apelor, la haosul ce-l străbatem prin orizontul îngust al preocupărilor noastre zilnice, socotind că ţara întreagă este restrânsă la tainiţele birourilor, a cluburilor ,ori a încăperilor oblonite.

O călătorie pe Dunăre, pe vapoarele noastre aşa cum sunt ele, şi nu sunt mai proaste decât cele străine, înseamnă o reculegere sufletească, o destindere nervoasă, prilej de mărturisire sie-şi sau şi cerului pe care îl priveşti într'una, cum stai întins pe banca depe covertă.

Chiar dacă malurile joase ar fi ca în Ungaria, de nu ar prezenta ochiului nici o perspectivă şi tot alunecarea fără emoţie pe liniştita cale a apei, e o plăcere dar şi o purificare. Din fericire malurile Dunărei noastre dela Baziaş şi până la Vâlcov ori Sulina, nu sunt lipsite de variate privelişti, care alungă plictiseala monotoniei.

Să presupunem că prin cuvântarea mea de astă seară, hotărăsc pe vreun bucureştean să plece la Oltenita şi să se îmbarce pe un vapor care apucă drumul către Vâlcov.

Va rămâne surprins chiar la debarcader, când va privi la dealurile pe care sunt acăţărate în amfiteatru casele pescarilor din Turtucaia.



Stânca dela Hârşova

Contrastul dintre oazele de plopi rămuroşi cu frunzele ca argintate, dinspre Oltenita şi impunătoarea seriozitate a cununilor de nuci din viile ce înconjoară orăşelul Turtucaia, îi va procura mulţumire, neaşteptându-se la un asemenea tablou. Şi dacă e deprins cu fotografiile din vreo carte în care se descriu frumuseţile Rinului, cum se întâmplă la mulţi dintre noi, fără să vrei, îi trec prin minte cuvintele : Uite colo, nici nu mi-aşi fi închipuit atâta frumuseţe şi la noi !".

Vaporul se pune în mişcare încet, în josul apei. Dealurile depe dreapta te ţin atent. După Turtucaia vine Silistra, cu întăriturile turceşti încă păstrate. Amintirea eroicilor jertfe din războiul din urmă, este evocată la tot pasul.

Vaporul apucă pe drumul larg dintre baltă şi dealurile dobrogene. E vremea de reculegere, deşi malul dinspre Baltă, la tot pasul te face să priveşti, când la lumea sălciilor, când la ţăruşii vii cum par uneori bâtlanii, care stau la pândă.

Sălciile ! In goana automobilului nu le dai nici o atenţie. In mişcarea domoală a vaporului, sălciile înlocuiesc lumea. Privindu-le mai în deaproape le suprapui lumea oamenilor. Nu e mare deosebire în aspectul de ansanblu sau în contemplarea filozofică a acestor vieţuitoare, cu un aspect adese ori mai mobil decât al oamenilor.

---

[1]) Conferinţă ţinută la Radio în Iunie 1934.

Turtucaia

In drumul pe lângă ele vezi aceasta.

Pe malul jos, părăsit de curând de ape sunt sălciile tinere. Surâd în bătaia plină a soarelui, mlădioase la cea mai slabă adiere de vânt. La spatele lor sunt sălciile bătrâne, cu aspectul măslinilor din Grecia. Unele trunchiuri sunt doborâte de bătrâneţe, de furtună. E neînchipuită năzuinţa lor la viaţă, tăria lor de a se ţine legate de viaţă. Trunchiul e o scorbură putrezită. Scoarţa ruptă aproape de jur împrejur, ajunge să se ţină numai într'o parte, ca pe acolo să se scurgă seva necesară păstrând verzi câteva mlaje ce tremură la atingerea vântului. Ultima răsuflare a copacului este dată tot vieţei.

O carte frumoasă dacă ai ceti-o, nu ar cuprinde pagini cu atâta atracţie sufletească.

Viaţa proprie se împleteşte cu crengile sălciilor din calea vaporului. Timpul trece plăcut.

Nici nu ştii când ajungi în apropiere de Cernavoda. Pe malul de piatră se sprijină piciorul măreţului pod, opera inginerilor români. Nu poţi să-ţi dai seamă de gingăşia dantelei de fier întinsă pe masivele picioare, decât când treci pe sub el. Din tren nu-l poţi vedea în întregime. Din vapor ţăsutul şinelor încrucişate între ele, spânzurate în văzduh apare ca o jucărie.

Natura pentru o clipă a fost eclipsată. Supremaţia omului apare prin opera lui. Oricât de frumoasă ar fi natura devine mai atractivă prin munca şi inteligenţa omului. Ce ar fi rămas din Coasta de Azur a Franţei, admirată de atâta lume? Un ţărm stâncos, sălbatec de stâncele căruia se isbeau valurile spumegânde ale mărei mânioase ca pe vremea lui Napoleon. Omul a adus Eucalyptus din ţinuturi depărtate, a făcut să însoţească frumoasele candelabre numai flori ale plantei Yucca, a tăiat trei şiruri de drumuri în lungul ţărmului, a clădit îndrăsneţe palate pe margini de prăpastie şi astfel a creat tabloul actual neuitat când îl vezi odată.

Podul dela Cernavodă te transportă astfel în câmpul gândurilor constructive, în sfera de slavă a puterii omeneşti. Simţi svâcniturile inimei iuţite la gândul că ai putea şi tu înfăptui ceva, chiar în domeniul restrâns al vieţii particulare.

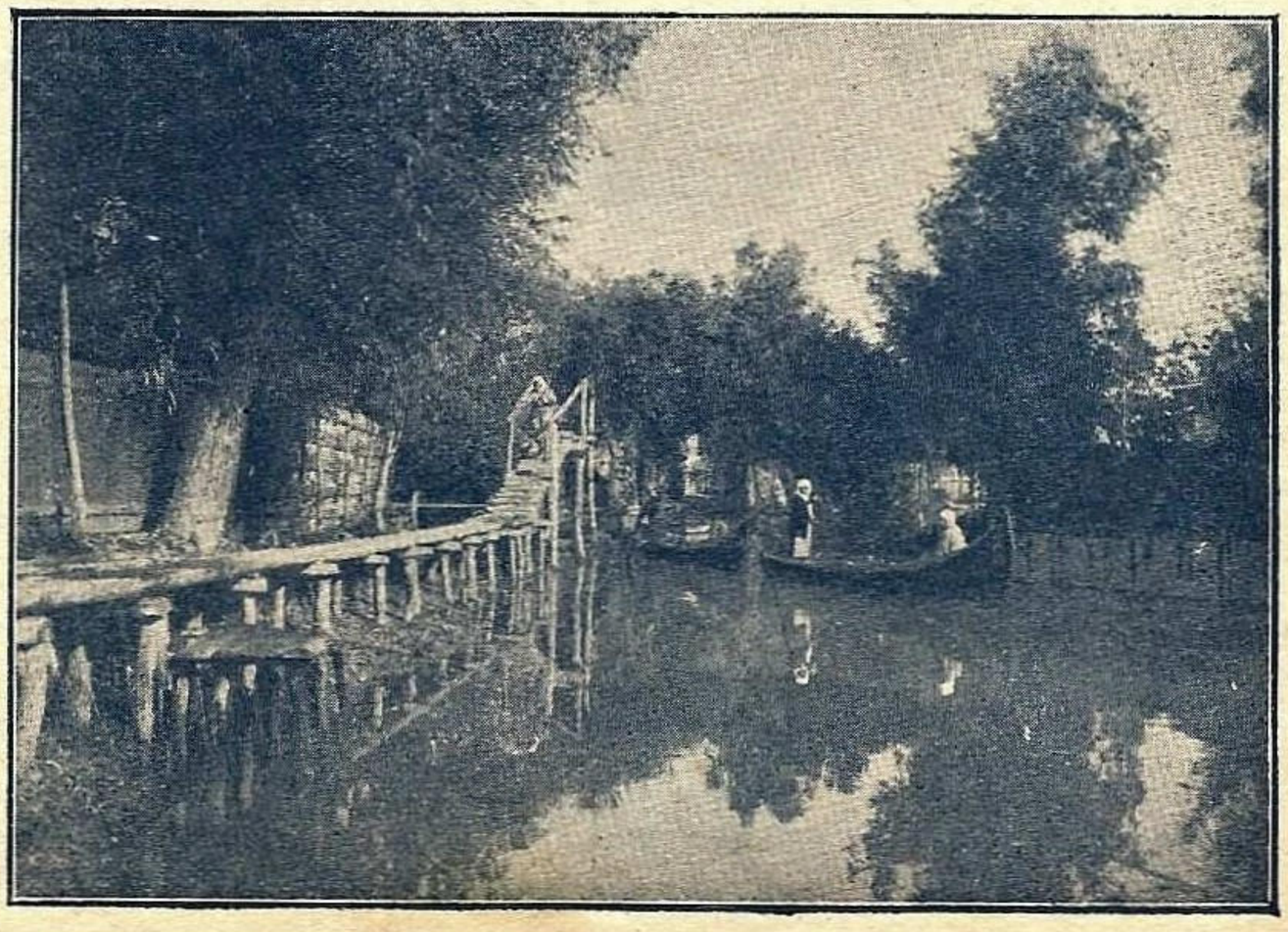
Drumul pe vapor în lungul Dunărei nu este deci numai recreativ, ci şi educativ, nu numai de linişte ci şi răscolitor de energii.

Mai departe, pe malul stâncos dela Hrşova, între două stânci se văd nişte ziduri. E tot ce a mai rămas din cetatea de odinioară a cărei metereze, nu e mult de când se înălţau, ameninţătoare deasupra apei de pază şi de veghe. Alt val de gânduri năvălesc, legate de trecutul nostru nu tocmai depărtat cu Raialele, ventuzele ce ne sugeau vlaga, stăpânirea turcească, răsboaiele pe spinarea noastră. Abea mai eri ne-am scuturat de toate acestea. O viaţă de om e viaţa ţării, cu aşezări de stat de sine stătător. Scurtă vreme spre a ajunge pe alţii care au pornit pe drumul desvoltării temeinice mai de mult. Biserica măreaţă de pe vârful dealului şi Şcoala impunătoare, în care se adăpostea un frumos muzeu, distrus de sălbătăcia războiului, spun călătorului de pe vapor ce a susţinut poporul în vâltoare i ce poate mai ales susţine în speranţa unui progres din viitor.

Vaporul alunecă mai departe. Pădurea de sălcii iarăşi îţi ţine tovărăşie. Vrei să pătrunzi în taina ei ca de biserică? La Brăila schimbi vaporul. Te urci pe un altul mai mic, ce taie pieptiş valurile cam sburlite ale Dunărei late, spre a pătrunde în Canalul Măcinului, alee de sălcii şi apoi a da în alta mai feerică. Când liniştea e deplină iar sălciile îmbinate sus ca o boltă de frunzar se reflectează în apă, ai impresia că străbaţi un tunel făcut din împletituri de crengi verzi. E un drum ca din poveste. Dacă te nimereşti în luna când nuferii fac ramă lacului Şerban şi privighetorile nu aşteaptă amurgul spre a proslăvi primăvara, în adevăr uiţi că eşti pe pământ. Te scuturi ca să nu te crezi ca şi Alice în ţara minunilor, cartea cetită de sute şi sute de mii de copii.

Dacă ţii să faci drumul mai departe, de la Brăila şi Galaţi pe braţul Chiliei, alte scene te aşteaptă, alte coarde vibrează în sufletul descătuşat de forfota zilnicelor lupte. Străbaţi marginea deltei, pământ în naştere.

Puterea marelui fluviu este slăbită. Curge încet, cum păşeşte şi un om împovărat de ani. Curge domol şi lasă pe fund tot ce a cărat din drumul lung. Din plămada



Vâlcov

malului neînchegat, cu apa sărată, încă nu pe deplin alungată din casa ei, se naşte pământul moale din deltă cu păduri de păpurişte, cu ochiuri de apă, cu furnicarul de vietăţi, din apă, de deasupra apei. Treci prin o zonă de zămisliri ale naturii, măreaţă în liniştita ei gestaţie. Ea a inventat moartea ca să poată da mai multă viaţă, într'una viaţă. Moare fluviul, dar se naşte pământul. pe care omul începe să puie stăpânire măcar pe grindurile de pe mal, ferite de pericolul marilor viituri.

Treci prin domeniul vieţii sbuciumate a omului, care poposeşte pe cea dintâi prispă sbicită din zămislirea naturii. E aceiaşi îndârjită încredere în viaţă ca şi a italianului care abia aşteaptă să se răcească învelişul lavei ce i-a distrus locul de odihnă, spre a-şi clădi altul pe coaja pietrei abea răcorită.

Vaporul te duce printre cele două Chilii. Din mijlocul apelor şi-al papurii răsar turnuri înalte de bisericii. Par atât de stranii şi totuşi sunt atât de pline de farmec, dar şi evocatoare a timpurilor de eroism naţional! Trezesc admiraţia pentru Napoleonul român, care avea grija să păzească una din porţile Moldovei, „ţărişoara" scumpă lui. Aici la Chilia, se înalţă cetate cu întărituri, despre care călătorul *Paul de Aleppo,* din veacul al 17-lea, scrie:

„Vestita cetate cu un castel larg şi măreţ, vechiu şi foarte puternic cu construcţia cea mai solidă şi înzestrată cu multe tunuri".

Din ea azi n'a mai rămas nimic sau aproape nimic. Amintirile străbune sunt evocate însă de turnul bisericei lui Ştefan cel Mare, zidită de italianul Provana şi refăcută mai târziu de Vasile Lupu. Dăngătul clopotelor se revarsă peste ape în linişţea zilelor de sărbătoare, făcând să se trezească şi la cei adormiţi nu numai conştiinţa eroicelor vremuri de demult, dar şi aceia a drepturilor noastre incontestabile asupra ţinutului peste care alunecă glasul clopotelor.

Vaporul intră din nou în izolarea păpurieştei, spre a poposi la cel mai de seamă centru pescăresc al nostru: Vâlcov, la pragul de despărţire dintre apele dulci şi cele sărate. E un ţinut biologic de toată importanţa, unic în Europa, care dă importanţă şi sătucului, cu canale drept străzi.

De vrei, iubite călător, te întorci pe unde ai venit. De nu, cu o căruţă lipovenească străbaţi una din minunile ţării noastre ,pădurea dela Letea, cu curpene şi viţă sălbatecă acăţărate până'n vârful arborilor ca nişte liane din pădurile tropicale. Astfel ajungi la Sulina, de unde vaporul duce pe drumul tăiat drept, ca o alee, prin inima deltei.

Şi astfel prin o călătorie de 2—3 zile, ai trăit în linişte deplină lăsând să-ţi treacă pe dinainte atâtea tablouri variate, încât nu ştii când a trecut vremea. La priveliştea din drum se adaogă şi slăvite apusuri ori răsărituri de soare, sclipiri de stele în luciul liniştit al apei, ori puntea de argint în curmezişul ei, dacă se nimereşte lună plină.

E un drum plin de senzaţii molcomitoare; când te-ai scoborât de pe vapor socoţi că ai trăit într'un vis.

Nu mă credeţi? Incercaţi, iubiţi cititori. Imi veţi mulţumi măcar în gând.

IN JOC CU APA

— CU BARCA DELA BUCUREŞTI LA TEKIR-GHIOL —

de G. SÂRBULESCU

«Nebuniile sunt singurele lucruri
pe cari nu le regreţi niciodată».
OSCAR WILDE

VIII.

Oftatul de o zi, nerăbdarea de a gusta iarăş singurătatea, ne mână lopeţile...

Cotim cu apa după dealul cu monument de piatră roşie şi dispărem petrecuţi cu privirile de toţi curioşii, pentru care am fost subiect de vorbă în ceasurile de cafenea.

Plutim lin pe apa neunduită. Un vapor cu puntea plină de pasageri gălăgioşi ne ajunge din urmă şi ne întrece. Ca nişte mustăţi enorme lasă vaporul două dâri de apă răscolită şi dispare în stuhărişul prin care îşi duce apa braţul Sulina.

Ţinem dreapta pe Sf. Gheorghe. Scăpăm de întâlnirile, care nu ne sunt deloc plăcute, cu vapoare.

Lopeţile se opresc din mişcare şi se aşează pe marginea bărcii.

Prind să se iveaască variaţii de tot felul, sălciile sunt mai scorburoase, cu coaja înegrită. Dincolo de linia lor dă năvală vegetaţia. Suntem în anticamera Deltei, care îşi vesteşte beţia sevei. Muiate în Dunăre sate botezate sugestiv: Pârlita, Bogdaproste. Case de stuf, gard de stuf. La Pârlita un canal încă în construcţie fură apă pentru braţul Sulina. După cale de nu mai ştiu câte mile, marcate pe tăbliţe ce răsar din stufăriş, ajungem la poalele unui deal cu cinci gheburi, cum îl arată şi numele lui turcesc — Beş-Tepe, — cinci munţi.

Intrăm în apă două cherhanale, iar mai departe pe coasta dealului câteva linii de case cu grădini.

Mai la o margine străpunge văzduhul minaretul unei moschei.

E satul pescăresc Mahmudia.

Cu gândul de-a rămâne aici peste noapte ochim un loc bun de campament în grădina unei căsuţe.

Plutim lin pe apa neunduită

Instrumente pescăreşti, din împletitură de bumbac, întinse la uscat pe gardul subţire de trestie, lotca neagră priponită de mal, ne spun că suntem la casă de pescar.

In timp ce ne instalăm, pe la gard se strâng vecinii curioşi. Primim şi vizita d-lui Hoge din localitate, care păstoreşte câteva suflete, ale lui Alah, de prin partea locului. Pare foarte mirat cum putem merge pe apă cu o barcă aşa mică şi ne întreabă dacă nu ne este teamă. Ne refuză invitaţia de a-l plimba puţin.

A doua zi dis de dimineaţă ne urcăm pe vârful dealului Beş-Tepe, de unde avem o perspectivă minunat de frumoasă asupra Deltei, pădure de stuf presărată cu ochiuri de apă. O bună vizibilitate ne

Printre sălcii scorburoase

permite să vedem albind departe în zare casele Ismailului. Acoperit de-o ceaţă fumurie se zăreşte spre S. E. Razelmul, spre care ne vom îndrepta după ce vom rătăci o zi întreagă pe gârlele şi lacurile cu care este presărată această împărăţie a stufului în care vrem să pătrundem. La cârciuma din sat ne împrospătăm proviziile: pâine, caşcaval, ceapă şi secărică, destinată popasurilor noastre la înjghebările pescăreşti.

IX.

Dincolo de Mahmudia braţul este foarte cotit, după ceasuri întregi de vâslit te aduce de unde ai plecat. Hotărâm să nu ne lăsăm păcăliţi. Cu harta dinainte şi cu informaţii de la pescari ne trasăm un drum pe gârla Franţuzului, lacul Porcului ,lacul Murighiol, care ne va scoate aproape de gura canalului Regele Carol după ce vom străbate locuri sălbatice, poate necălcate încă de nimeni.

— „O ţineţi tot la stânga prin stufăriş". — Gândul că foarte curând vom fi singuri prin locuri neumblate ,astăzi când ultimele azile al necunoscutului sunt inventariate, fotografiate, ne dă o încântare deosebită. Nerăbdători ne oprim la fiecare şanţ cu apă ce se abate în stufăriş şi ne întrebăm dacă nu-i pe-aici drumul nostru. In sfârşit, cam după o jumătate de oră întâlnim o vână de apă de câţiva metrii lăţime care ne închipuim că trebue să fie gârla indicată şi numită Franţuzul, dela un pescar care a săpat-o şi care era poreclit „Franţuzu" fiindcă „juca la franci".

O apucă pe acest firişor de apă ceva mai lat decât lungimea lopeţilor noastre. Ne duce printr'o mlaştină cu iarbă rugoasă care-i tot mai înaltă până ce devine stuf înalt şi des ca peria. Canalul din ce în ce mai îngust a ajuns cât lărgimea bărcii noastre. Inaintăm luându-ne repere să ştim la nevoe pe unde ne întoarcem. Dăm într'un lac, un rotund de apă verde. De jur împrejur îl sugrumă stuful. Câteva insule de plaur plutitor se avântă spre largul lui. Mulţime de păsări ciuruesc apa. Unele plutesc liniştite încoace şi încolo, altele cu capetele în apă după vânat par decapitate.

Un himn de gâgăituri şi ţipete umple văzduhul.

— Să avem o puşcă acum! Se deşteaptă în noi pasiuni moştenite.

Pocnim din palme. Producem panică. Gâştile, cele dintâi, îşi iau sborul gâgâind, de par'că le-am fi prins de coadă. Un stol sperie şi pune pe fugă pe altul. Curând pe cer e un adevărat nor. Unele fug în stuf trecând prin faţa noastră cu viteză de bărci automobil. Altele se dau de-a scufundişul şi reapar tocmai încolo departe. Ne amuzăm şi urmărim jocul lor. Ne apropiem până la 30 m. Când se afundă, vâslim în viteză şi totdeauna răsar din apă departe de barcă. Descoperim că au şi periscop, ţin capul afară din apă şi ne văd toate mişcările. Insoţiţi de gălăgia păsăretului din desişul stufului, printr'o alee cu nuferi majestoşi plutim ca într'o închipuire spre lacul Murighiol.

Spectacolul se repetă în mai mare. Aici ne este dată ocaziunea rară de-a admira doi pelicani, care spre regretul nostru, au dispărut prea repede în desişul stufului. Cu greu ne hotărâm să părăsim aceste locuri, paradis al păsărilor.

Căutam ieşirea spre Dunăre. Nu este lucru uşur. Zărim un luminiş. Stufărişul fâşie ascuţit de atingerea bărcuţii care-şi face loc prin încălceala vegetaţiei năvalnice.

Ne insinuăm perseverent şi ajungem în Dunăre mai curând de cât ne aşteptam. Navigăm iarăş pe luciul apei braţului Sf. Gheorghe. O adiere de vânt ne răcoreşte şi ne permite să ridicăm pânza. După atâtea impresii cădem într'o reverie adâncă din care ne trezeşte o invazie de tăuni, ce pişcă dureros şi enervant.

După câteva ceasuri duşi mai mult de curentul apei decât de pânză, ajungem la gura Canalului Regele Carol I, pe care ne angajăm să-l străbatem în puţinele ceasuri ce au mai rămas până la înserare.

Canalul Regele Carol I duce apă dulce peştelui din Razelm. Lung de 29 Km. porneşte în linie dreaptă, cât cuprinzi cu ochiul, dând frumoase puncte de fugă. Sălcii, arini şi o vegetaţie exuberantă, întreţinută din plin de apa şi lumina ce abundă, ţin câţiva kilometri piept stufului care se întinde nesfârşit, dincolo de linia lor. Pe la rădăcinele sălciilor stau nemişcaţi cocostârci singurateci, de culoarea beţelor cu care se confundă.

Mai mititel, cu pene cenuşii şi ţinându-şi trupul vertical de seamănă mult cu un pinguin, ţopăe pe maluri jidovul sau stârcul cenuşiu. Frate bun cu acesta voltijează pe deasupra stufului, fluerând scurt şi plăcut, fluerarul.

Speriate îşi iau sborul multe altele, al căror nume nu-l cunoaştem.

Impărăţia stufului

Pasărea cu cap de şobolan o vom numi pe aceea care ne urmăreşte curioasă cu ochi mici, vioi ca de şobolan.

Dar ceastălaltă, care stă agăţată de o trestie cu capul în jos?

Cu câte o broască ori şarpe în gură traversează canalul păsări cu aspect sinistru: mari, negre, picioare lungi atârnând în timpul sborului, gâtul lung şi frânt de la mijloc, ciocul încovoiat în jos. Când le speriem scot sunete stridente ca un crocănit de corb. Sunt hrăpăreţii cormorani.

Pe la kilometrul 15 canalul începe a se îngusta, intră în malu-

nile Dunăvăţului, cu cotituri brusce şi peisagii de junglă. Delirante de sevă firele stufului se unesc într'o ţesătură deasă şi se întrec care să se înalţe mai sus spre lumina hrănitoare.

Către asfinţit, după o ultimă cotitură, ne găsim în faţa imensităţii Razelmului. Contemplăm un spectacol care nu-l vom putea nici odată descrie.

Ne vine să strigăm de admiraţie!

Soarele înainte de a se culca, priveşte lung înapoi şi răspândeşte pe apa lacului o gamă de culori care se schimbă dela un minut la altul.

Drept în faţă, cam la 3—4 km. răsare din apa lacului insula stâncoasă Popina, iar dincolo de ea, pe celălalt mal se zăresc ruinile dela Enisala.

Scoatem barca la mal, vom dormi în ea şi cu ustensilele gospodăriei noastre ne pregătim masa. In curând se întunecă şi asupra noastră mlaştina trimite roiuri de ţânţari. Ne înţeapă faţa, mâinile; ne intră în nas, în gură şi bâzâie pe la urechi de ne exasperează. Renunţăm şi la masă. Cu feţele de pernă peste cap, vârîţi în fundul bărcii, acoperiţi cu pânza, scăpăm de aceste insecte afurisite. A doua zi facem o bae să ne calmăm mâncărimea înţepăturilor, care începe să se manifeste.

X.

Pe apa liniştită ca untdelemnul ne îndreptăm spre insula Popina, movilă stâncoasă, de care se prinde ca o coadă, o limbă lungă de nisip fin. Cum nu ne zoreşte nimeni şi nici nu ne aşteaptă nimeni, scoborâm să ne desmorţim încheeturile înţepenite. Alergăm pe plaja cu nisip gădilitor, ne căţărăm pe pietrele goale şi pe urmă... ne întindem puţin la soare.

Ne trezeşte vorbă omenească, ceva mai încolo au acostat două bărci pescăreşti. Cu lopeţile şi pânza catargului au ridicat un fel de cort.

Sunt pescari din Mahmudia care pescuesc acum pe Razelm. Mutându-se din loc în loc în căutarea peştelui nu şi-au înjghebat un popas fix, unde îi apucă noaptea leagă lotca la mal şi dorm în ea. Dacă e vreme rea o scot la mal şi-o întorc cu fundul în sus culcându-se sub ea.

Toată gospodăria o poartă cu ei: ceaunul pentru mămăligă şi lung, ceainic, topor. Peştele prins îl trimit cu lotca la Cherhana la

Canalul Regele Carol I

distanţe destul de mari. Petrec astfel vara în pustietatea bălţii, numai între ei, câţiva tovarăşi.

Ne-au impresionat totdeauna aceşti oameni izolaţi, ce-şi duc viaţa în contac intim cu natura. E grea viaţa lor, cu multe riscuri, dar libertatea nemărginită pe care o gustă, îi recompensează cu toate greutăţile ce îndură.

In simfonie de lumină, cer şi apă, plutim spre Sarichioi, aşezare pescărească însemnată şi cu vii, — recte vin — renumit, ne-am săturat de apă sărată a lacului. Ne aşteaptă spectacol original. Lipoveni de trei ori mai mari decât noi, spătoşi cu bărbile mari, blonde, ochii albaştri, îmbrăcaţi ca'n operetele ruseşti, cu cămăşi roşii, galbene, încheiate la o parte, femeile cu barize şi rochii multicolore, sunt strânşi la cărciuma satului şi beau.... ceai. Veniţi la începutul secolului trecut din regiunea Donului, ei îşi păstrează obiceiurile şi tradiţiile, de dragul cărora a emigrat. La cârciumă nu beau decât cu pahar adus de acasă. Când se întind la băutură, femeile le fură paharele şi numai aşa îi pot

La fiecare popas gustăm borşul pescăresc

aduce acasă. Cârciuma are pretenţia să fie un fel de cazino. Pe pereţi e pictată o frescă a vieţii şi aspiraţiilor localnicilor. Pictorul, localnic şi el, a intercalat pe un perete întreg o scenă cu subiect: un căpitan de marină, la plimbare în trăsură cu soţia, este atacat de bandiţi; Tabloul e realizat în felul acesta: căpitanul şi d-na stau în picioare într'un cărucior de copil, care e tras de două pisici cu urechi de cal. Căruciorul-trăsură scoboară pe o stradă în pantă groasnică, care e mărginită, dincolo de trotoar, de nişte beţe drepte. După un astfel de băţ bandiţii ochesc pe deasupra victimilor.

Gustăm vinul vestit al localităţii, dar nu ne dăm părerea, ca să nu-i stricăm faima ce-i în legătură cu naufragiul unui vapor, în faţa Portiţei, vapor ce aducea butaşi de viţă franceză şi care au ajuns pe dealurile dela Sarichioi.

Plecăm din Sarichioi pe un vânt destul de mare ,care s'a stârnit în scurtul răstimp al popasului nostru şi ne duce direct din spate către noua noastră ţintă: Jurilovca.

In direcţia aceasta se vede pătrunzând în lac ca un pinten capul Dolajman, spre care ne avântăm, dar e încă departe. Vela noastră, umflată ca un burduf, ne trage cu iuţeală mare. Lăsăm pe dreapta canalul ce duce în lacul Babadag şi plini de grije faţă de vântul ce se înteţeşte, deabia aruncăm o privire ruinelor vechii cetăţi Eraclea.

Odată cu vântul se măresc şi valurile, care ne saltă din ce în cel mai mult. Prinşi pe câte o coamă de val, suntem duşi de acesta câte patru-cinci metri. Ne cam gândim că gluma devine serioasă. Ne-am îndepărtat mult de uscat, ţinând linia dreaptă spre Dolajman. Puterea uriaşă a apei, cu care ne-am jucat până acum, se face din ce în ce mai simţită. Săltăm pe valuri în coaja noastră de nucă, care trosneşte din toate încheeturile. Incercăm să virăm la dreapta, unde între malul stâncos, accidentat, se interpune o mlaştină. Vântul primit acum din coastă ne apleacă barca gata s'o răstoarne.

Strângem repede pânza, înfăşcăm lopeţile şi vâslim cu încleştarea tuturor muşchilor. Braţele, gambele ,spatele, concură la efort. Inaintăm, în salturi lungi. Suntem acum la câţiva metrii de mlaştine cu erburi înalte.

Cârmesc spre un luminiş.

Un val „cu streaşină" ne împroşcă apă în barcă. Intre două va-

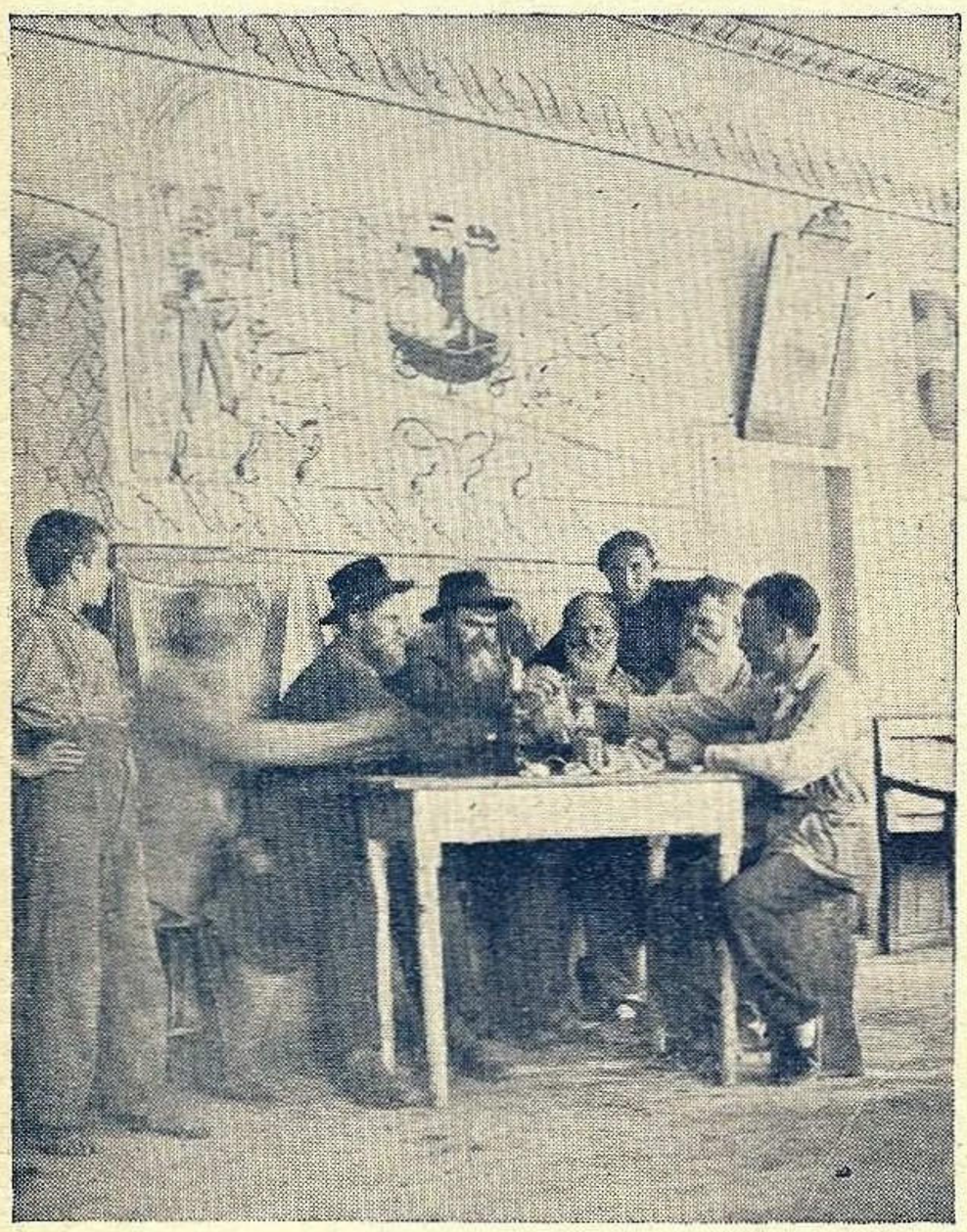
luri zărim fundul cu nisip alb. Sărim în apă şi cu-o ultimă încordare împingem barca la adăpost.

Intre ierburi putrede, cu miros pătrunzător şi umed, privind valurile care se agită ca ieşite din fire, stăm până spre seară, când vântul se mai potoleşte şi îndrăsnim să ieşim din adăpostul infect. Plutim pe lângă ţărmul înalt, stâncos şi găurit de ape până ce dăm peste un golfuleţ adăpostit, unde hotărâm să ne luăm odihna bine meritată.

XI.

Dimineaţa Razelmul este iarăş.. lac.

Nici măcar o undă nu-i încreţeşte apa. Totul e scăldat într'o beţie de lumină. Capul Dolojman e la câţiva km înainte, iar în stânga din conturul şters al malului se profilează o ridicătură de



La cărciuma din Sarichioi

pământ tronconică — Bisericuţa — spre care virăm. Pustie, colina are pământul răscolit de căutarea zidurilor date la iveală ce vor fi fost cândva cetate. De sus din vârful bisericuţei vedem în dreapta, după capul Dolojman turlele bisericilor din Jurilovca.

Incrucişăm bărci pescăreşti care vin sau pleacă din Jurilovca în toate direcţiile. Văzută în depărtare pe luciul argintiu al apei barca, vâslaşii sunt nişte puncte negre. Au dus dis de dimineaţă peşte la cherhana şi acum se întorc cu provizii. Au întins pânzele şi profită să se odihnească cântând cântece ruseşti, strigătoare, al căror ecou se aude până în depărtări.

Pe după un dig de piatră înaintăm până la cheiul de lemn din faţa cherhanalelor pe care se agită intermediarii speculatori ai naivităţii şi nevoilor pescarilor.

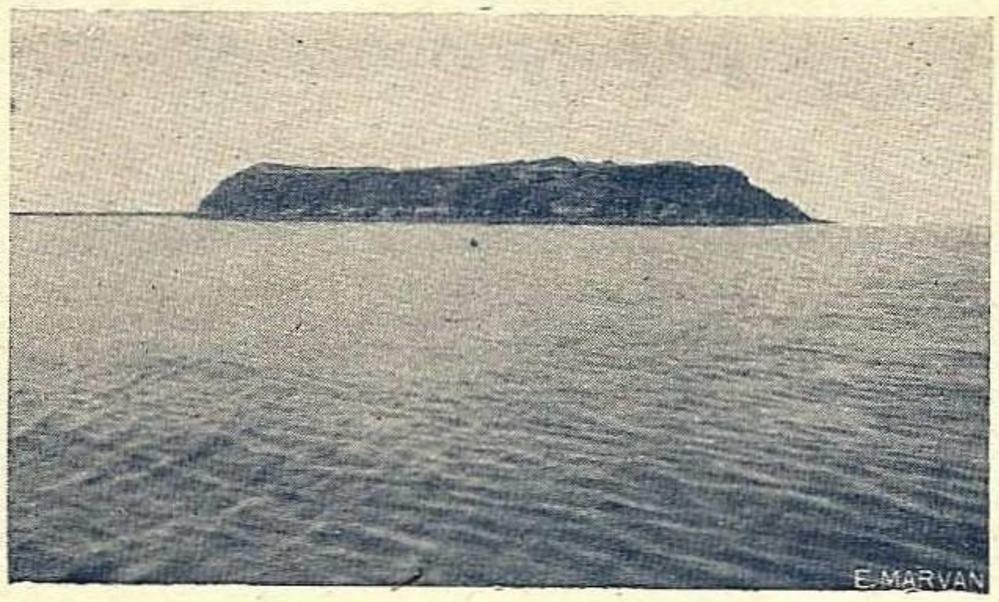
Ne refacem rezervele de alimente şi apă în vederea altor 3 zile şi pornim la traversarea directă a lacului spre Portiţa.

Ne înconjoară din toate părţile întinsul apei. Bisericuţa ce rămâne în urmă şi la stânga ne mai opreşte un timp privirea. Vâslim trei ceasuri neîntrerupt până malurile joase mai întâi linie ştearsă apoi tot mai strânse se împreună în pragul dela portiţa.

Două colibe de stuf sunt una „cazarma" grănicerilor, ceailaltă locuinţa agentului pescăriilor. Şase oameni îşi duc viaţa aci între două imensităţi de apă.

După o bae în mare intrăm pe o gârlă îngustă, săpată în grindul care separă Razelmul de Sinoc, în apa acestuia din urmă, ca să vedem lebede, şi, fie vorba între noi, să mai scurtăm din drumul pe mare care e agitată de valuri impresionante.

Lacul Sinoc se întinde cât vezi cu ochiul albastru şi pustiu. O limbă de nisip fără vegetaţie îl desparte de cealaltă întindere de apă. Pe mijlocul lui răsare altă fâşie de nisip cu nume înfricoşător „grindul lupilor". O tăcere apăsătoare domneşte turburată doar de ţipetele câte unui stol de pescăruşi ce se abat dela mare. Câte un peşte clipoceşte şi el apa în clipita unui salt.



Bisericuţa

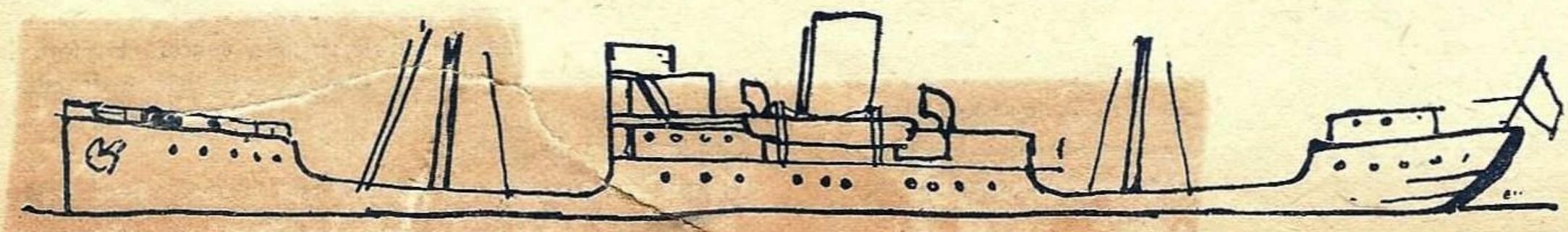
Ne ţinem pe mijlocul lui scoborând deseori din barcă, pe care o ducem de sfoară prin apă, când până la genunchi, când până la gât. In fine, lebedele care se făceau aşteptate binevoesc să apară. Sunt vre-o şapte şi înoată grăbite spre gura unui golf. Grăbim în direcţia aceea şi dăm peste un parc al lebedelor, sunt câteva sute de păsări.

Unele albe ca zăpada, altele au prin aripi şi câte-o pană neagră. Auzisem că în acest timp îşi schimbă penele şi pot fi prinse cu mâna.

— Două, trei luăm cu noi, ne gândim apropiindu-ne hoţeşte. Pregătindu-se cu câteva bătăi din aripi îşi iau pe rând sborul şi pătează, alb, azurul cerului.

Noaptea o petrecem pe grindul lupilor, singuri, numai noi şi păsările.

Dimineaţa mai vâslim vre-o 3 ore şi ajungem în faţa satului tătărăsc Carahorman. Târâm barca printr'o mlaştină care se chiamă gura Boazului şi peste un prag de nisip o aruncăm în valurile mării. Pornim la muncă grea, vâslitul fără spor pe lângă ţărmul pustiu. In urmă se şterge linia Deltei şi cu ea visul trăit.



Ce îmi vine în minte când pronunţ cuvântul „apă“[1)]

—Te-am pronunţat, apă! nume magic al elementului lichid ce 'n adânc de unde oglindeşte firea şi... noian de gânduri, unde de lumină irisate în sufletu-mi plin de poezia mării, bat năvalnic la poarta minţii aşteptând prin vorbele ce le voi înşira pe hârtie: creaţiunea. Te-am pronunţat apă! element constitutiv al Cosmosului, factor important de perpetuare a vieţii şi mi-ai adus în minte pe lângă mulţimi de gânduri, farmecul întinselor zări sub care în mii de forme tu îţi întinzi nemărginirea...

Acestor gânduri isvodite din pronunţarea numelui tău, le voi da ordine apariţiei prin vorbe... fiinţa.

1) Inchid ochii şi te văd sub diferite forme. Dela isvorul sglobiu ce se aruncă în albie de stâncă, spălând picioare de bazalt şi contribuind cu murmuru-i dulce la imensa simfonie a Naturii ,la râul ce-şi plimbă între maluri înverzite mohoreala apelor încete în clipocit de unde, până la fluviul cu apele turburi care — şi mă gândesc la bătrânul Danubiu — deatâteaori în peregrinarea vederilor apuse ca şi astăzi, cuprins parcă de nostalgia zărilor cunoscute îşi grăbeşte cu furie apele la Porţile de fier, ca apoi odată scăpat de ultima piedică a cleştelor de stâncă să sărute cu buze pătimaşe de valuri pământul ţării. Şi 'n fine mi-apare întinderea nesfârşită a mării, a oceanului — oază fericită ochilor obosiţi. Strâng pleoapele mai tare, tot mai tare ca să nu-mi piară iamaginea şi mă văd pe malul mării cu ochii pierduţi în ceaţa depărtărilor, sorbind prin toţi porii vraja întinsului de apă...

2) Apă! tu ai fost isvorul vieţii... E mult de atunci!... Se zămislise de curând pământul şi sub cer posomorât doar valurile tale sub braţe de spumă spălau un pământ sterp. Dar deodată în pântecu-ţi de undă pârguit de razele aceluiaş soare s'a zămislit viaţa sub forma unei molecule de protoplasmă vie: monera care a fost prima fiinţă. Şi desigur că din adânc de genuni ai proslăvit Creatorul prin ruga surdă a înspumatelor valuri, în bucuria-ţi naivă de primă mamă.

3) Apă, mă văd stând pe ţărmul celei mai fericite forme ale tale, pe ţărmul mării. Privesc la suprafaţa-ţi pe care se nasc şi mor valuri, şi-mi vine în minte o imagine a lui Ferrière: dacă ai întreba valurile: vă asemănaţi între voi? Ele vor răspunde în cor nu, dându-vă şi argumente ca: suntem formate din substanţe diferite, eu mă nasc şi el moare şi altele.

La fel şi cu oamenii. Se nasc, urcă şi scobor scara vieţii, pentruca să se închidă definitiv în urma lor poarta morţii. Se cred diferiţi, se sbuciumă, sufer şi sper pentruca să se adeverească spusa poetului:

„Ei numai doar durează 'n vânt
„Deşerte idealuri, —
„Când valuri află un mormânt,
„Răsar în urmă valuri;

(Eminescu — Luceafărul)

După cum tu observator obiectiv îţi dai seama imediat că valurile sunt forme de aceleaş substanţe: marea, tot aşa dacă ai putea să te descătuşezi de lanţul lumei iniţiale din care ai fost creiat, de lanţul cu întregul cortegiu de nimicuri şi să te ridici cu spiritul pe culmile senine şi înalte ale dumnezeieştii obiectivităţi, ţi-ai da seama că omul e un val, o formă trecătoare a eternei şi aceleaşi materii ce circulă neîncetat; că timpul, veşnicul întotdeauna, e peticoada unui val.

Apă! în valurile tale ascunzi tâlcul filosofic al vieţii întregi:

„Căci toţi se nasc spre a muri
„Şi mor spre a se naşte.

(Eminescu — Luceafărul).

4) Apă, din punct de vedere al apărării naţionale tu ai jucat, joci şi vei juca deapururi cel mai însemnat rol în viaţa de sfântă libertate a patriei noastre. Trecutul stă mărturie. Deatâtea ori bătrânul Danubiu în curgerea-i de veacuri a fost singurul liman în care popoarele hrăpăreţe şi-au găsit liniştea eternă. Iar sângele ce deatâteaori în bubuit de tunuri ce-au spart zarea, a colorat în roşu valurile bătrânului fluviu a însemnat, înseamnă şi va trebui să 'nsemne pentru toţi şi pentru totdeauna că nici „Pe aci nu se trece“.

5) Dar tu, apă, element plastic în mâna omului ce-a subjugat aproape natura, eşti şi isvorul nesecat în bogăţii al poporului ce te are. Unde sunt râuri, fluvii şi mări, buna stare economică atinge apogeul căci tu joci cel mai mare rol în comerţ şi'n industrie... Pe unde repezi de râu, de fluviu, sau pe mare tu porţi vapoare ce duc sau aduc bogăţii, iar sânu-ţi de unde sau valuri ascunde comori nenumărate din care e destul să amintesc numai una: peştele, alimentul care 'n multe părţi constitue hrana unui întreg popor. In industrie, cu puteri nebănuite mişti mori, uzine gigantice şi maşini diferite care sau îţi utilizează în diferite feluri energia, sau te trimit sub formă de suviţă dătătoare de viaţă pământului arid. Mai multe popoare îţi datoreşte în întregime progresul, iar altul ţi-a dat sugestivul nume: „la huille blanche“.

Apă, tu eşti cel mai însemnat factor al progresului omenesc.

6) Sufletului şi corpului slăbit şi deprimat de vicisitudinile inerente vieţii îi redai ,apă, seninătate şi putere prin acţiunea brizei şi a valurilor tale binefăcătoare. O mare, — ideală formă a elementului lichid — tăria eternelor tale zări, răsăriturile şi apusurile de soare îi readuc sufletului rătăcit în poezia nostalgică a întinselor zări pierdute în ceaţa depărtărilor, şi 'n vraja sunetului de valuri argintate sub clar tremurat de lună: speranţa regăsirii... Astfel sub sgomot de valuri şi sub vraje de mare se regenerează viaţa.

7) Apă ,ai fost şi vei fi întotdeauna motiv preţios de inspiraţie poetică. In vechime un întreg popor iubitor de frumos şi poezie; poporul Grec cu sufletul îmbătat de seninul răsfrânt al cerului înalt şi de limpezimea apelor tale albastre ţi-a populat oglinda eternelor unde cu făpturi de vis, dedicându-ţi o bună parte din Mitologia lor — imensă personalizare poetică a Naturii... Şi 'n veci pe ţărmul tău, Mare, vor veni poeţi cu ochii pierduţi în farmecul clarului de lună ca să asculte sfioşi chemarea-ţi...

8) Dar, te văd apă cum în clipocit de limpezi unde dai viaţă pământului sterp, cum în răpăiala dătătoare de vlagă înviorezi ţarini uscate, cum călătorului însetat în nemărginiri de nisip fierbinte îi readuci pe buze suflarea, cum prin aluviunile depuse clădeşti nou pământ; şi atunci spre 'ntins de zări îşi strig: apă, tu eşti perpetuarea vieţii!...

9) Universală apă, tu eşti aci, acolo, pretutindeni, tu eşti cuprinsă 'n toate. Te are pământul, te are omul în organism ,te are planta, te are piatra şi te conţin zările albastre pierdute în nemărginit. Universală apă, tu eşti unul din elementele constitutive ale unei întregi lumi.

Moleculă de apă, în al cărui sân a tresărit pentru prima dată viaţa, putere nimicitoare, unealtă teribilă a morţii şi a perpetuării vieţii ,te înţeleg.

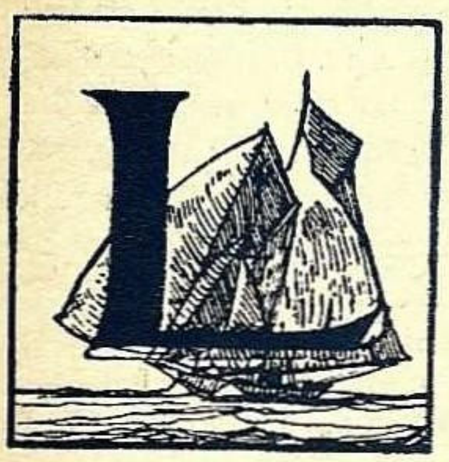
Eşti un „tot“ puternic şi complex, eşti îngrozitoare, bună, fermecătoare în asfinţit de zări şi răsărit de lună, eşti nostalgică când în suflete chemi dorul depărtărilor cunoscute, eşti plină de speranţă în unda-ţi albastră şi nespus de dulce când călătorului aşezat pe mal de fluviu, sau mai cu seamă pe ţărm de mare îi trimiţi pe aripele inserării şi'n vraje de valuri chemarea...

Te admir, şi sufletu-mi care îţi înţelege puterea şi farmecul, care ştie că Natura îţi datorează aproape totul, ţie picătură dătătoare de viaţă, îţi strigă cu vocea puternică a admiratorului sincer: Inchinare Ţie.

ORGHIDAN I. cl. VII-a Liceul „Cantemir Vodă“ Buc.

[1)] Din lucrările premiate ale concursului interşcolar.

DRAMELE MĂRII (7)



ORIGINA TAHITIENILOR.

Locuitorii au o origine care se bănueşte imediat.

Insula aceasta ca şi cea mai mare parte din insulele arhipelagului Polinezian, nu sunt decât vârfuri de munţi din vastul continent dispărut, care era o prelungire a vechiului continent asiatic.

Trageţi un poligon în oceanul Pacific, ale cărui vârfuri să fie în Noua Zeelandă, insulele Wallis, arhipelagul Navigatorilor, insulele Sandwichs, insula Paştelui, arhipelagul Pomontu şi în care se cuprinde Tonga Futuna, Uvee, insulele Samoc, Marchize, Taihiti şi toate grupele de insuliţe intermediare şi veţi avea închise în această figură mai multe sute de insuliţe, despărţite unele de altele prin o milă sau o mie cinci sute de leghe.

Insulele acestea sunt locuite de o populaţie de rasă galbenă, care seamănă populaţiei Industanului meridional ,de talie mijlocie, cu forme frumoase, cu maniere alese, păstrând cu sfinţenie toate tradiţiile religioase despre care am vorbit, având aceleaşi obiceiuri şi vorbind aceiaşi limbă, prin care se recunosc toate triburile la prima vedere, cu toate distanţele de netrecut ce le despart, ca şi cum ar face parte din aceiaşi familie şi purtând acelaş nume de *Mahori*.

Faptele acestea pe care ni le desvălue etnograful, nu se explică decât prin existenţa unui vechi continent dispărut într'o sdruncinare geologică, din care insulele rămase sunt ultimele vestigii.

Cum să explicăm altfel că locuitorii insulelor Sandwichs, Taiti, insulei Paştelui şi Nouei Zeelande, care nu se cunoşteau între ei înainte de sosirea europenilor şi înainte ca mijloacele lor perfecţionate de navigaţie să stabilească legături între ei, cum se face că vorbeau aceiaşi limbă, aveau aceleaşi tradiţii cosmice şi aceleaşi credinţe religioase ?

Credinţa noastră este întărită de o legendă veche care se povesteşte pe acele tărâmuri :

„...Odinioară toate insulele nu erau decât două ţinuturi imense locuite de oameni galbeni şi oameni negri (Polinezia şi Melanezia) care se războiau neîncetat. Zeii scârbiţi de certurile lor nesfârşite, au rugat Oceanul să-i împace. Acesta a năpădit cu valurile lui cele două ţinuturi şi de-atunci nu a mai înapoiat niciodată ceiace cucerise. Prin voinţa zeilor, care şi-au dat seama prea târziu de greşeala lor a scăpat de furia valurilor numai platourile mai înalte şi vârfurile munţilor".

Pentru a lămuri faptele acestea ciudate, unii savanţi au presupus că popoarele acestea au putut comunica între ele cu ajutorul pirogelor. Această presupunere este greşită, fiindcă locuitorii Arabiei, Indiei, Madagascarului şi Africei cari au comunicat între ei din antichitate, nu şi-au asimilat nici moravurile şi nici dialectele.

„Care este marinarul", — spune d-l de Bovis, fost director al afacerilor indigene din Taiti şi ofiţer de marină, — „care să poată admite că ori cât de perfecţionate ar fi pirogele, ele ar putea străbate distanţe de cinci sau şease sute de leghe, fără alte mijloace de orientare decât mersul soarelui şi direcţia vântului. Cum ar putea îngrămădi destule merinde pentru o călătorie de numai cincisprezece zile pe apă ?"

Presupunând că puterea vântului le-ar împinge spre larg cum putem crede că o asemenea eventualitate i-ar surprinde pregătiţi cu o cantitate îndestulătoare de apă şi merinde pentru întreprinderea unei călătorii asemănătoare" ?

O altă dovadă de vechimea acestor popoare ,care trebue să fi trăit pe un continent cu o civilizaţie înaintată, o găsim în perfecţiunea formelor lor. *(Taitienii, atât femeile ca şi bărbaţii seamănă statuilor greceşti)* dar mai ales în desvoltarea inteligenţei lor. Numai după puţină vreme petrecută în mijlocul lor, vedem că ne aflăm în faţa epavelor celei mai puternice rase din antichitate.

Sdruncinările geologice au sfărâmat marele continent Polinezian, restrângând viaţa pe insuliţe. N'au stins însă tradiţia şi prin legendele lui genezice, mitologice, obiceiurile, perfecţie fizică, desvoltarea intelectuală a locuitorilor care au supravieţuit cataclismului. Polinezia este strâns legată de vechea Asie, leagănul omenirei. .

CREDINŢA TAHITIENILOR.

Ciudat, în aceste buchete de verdeaţă oceaniană, obiceiurile antice s'au păstrat cu o extraordinară fidelitate până la venirea Europenilor. Suprafaţa neînsemnată a fiecărei insule nepermiţând nici mari mişcări istorice, nici cuceriri ce schimbă şi adeseori înlocuesc cu desăvârşire tradiţiile strămoşilor prin altele, iată care este cauza că aceste colţişoare de pământ nu au o istorie modernă, iar la venirea Europenilor se asemănau între ele : aceleaşi obiceiuri, aceleaşi dialecte, aceiaşi credinţă religioasă, aceleaşi tradiţii, aceleaşi legende... toate fusese păstrate întocmai, neavând cu ce fi înlocuite.

La venirea Europenilor, Taitienii şi-au batjocorit cei dintâi idolii, ca toate popoarele îmbătrânite care au pierdut încrederea în poveştile ridicule ale preoţilor.

Religia nu mai era pentru ei decât chestie de formă, iar când Pomare II trânti cu o lovitură de picior, statuile lui Oro şi a lui Tane în fluvii, printre hohotele de râs ale credincioşilor, nici un preot nu îndrsăni să ia apărarea zeilor prăbuşiţi.

S'au făcut creştini, dovedindu-li-se că aceasta era condiţia necesară pentru a lua parte la darurile pe cari societăţile catolice şi evanghelice le trimiteau neîncetat în insulele lor.

Rămâneau însă tot necredincioşi.

Meseria de preot e foarte grea prin aglomeraţiile mici de oameni şi ne vom da seama în curând că ocupându-se Taiti în era modernă, locuitorii insulei au tot atât de puţină încredere în noua credinţă, cum aveau şi în cea veche.

Taitianului îi place să citească mult şi să vorbească frumos, se pricepe să facă un discurs asupra castităţei, după cum va face unul asupra artei de a pescui printre şirurile de stânci, dar fără nici o convingere asupra subiectului ce-l tratează. Este întocmai ca un atenian îndrăgostit de formă, capitolele discursului său îi încântă auzul sensibil la cadenţă, însă nu-şi dă osteneala să convingă, considerând totul simple subiecte de exerciţiu, în felul bucăţilor de retorică, debitate în şcolile de declamaţie pentru formarea dicţiunei elevilor.

Inainte de toate îi place vinul de portocale, femeile, florile, soarele ; nici o putere din lume nu l'ar putea opri, când fuge în munţi, lăsându-se cu totul în voia orgiilor, care întunecă orgiile romane. Când se plictiseşte vine, să se culce sub umbra de pe maluri, se scaldă, îşi piaptănă părul, cântă în cor sau recită poeme nesfârşite...

Taitianul este omul trecutului, care locueşte fragmentul unui continent sfărâmat, dintr'o întindere de pământ dispărută... este un om care va dispare, cum au dispărut bătrânii Caldeeni şi bătrânii Induşi, cum au dispărut toate rasele negre şi toate rasele galbene, fiindcă în noua evoluţie a pământului, după câteva secole nu va mai rămâne loc decât pentru rasa albă. Taitianul va dispare încununat de flori, atunci când polipii şi coralii după ce vor clădi în adâncimile Pacificului zăgazuri care să unească între ele toate insulele, epave ale ultimului continent, vor sfârşi prin a scoate la iveală altul nou...

In nici o parte a pământului, tradiţia cosmică şi miturile religioase n'au fost atât de înlănţuite ca în vechile ţinuturi ale Extrem Orientului.

Faţă de toate aceste asemănări, cine ar putea spune că rasele acestea cu pielea aurită de razele soarelui de la tropice, că toate

rasele acestea care au avut acelaş Dumnezeu creator, aceiaşi treime, aceiaşi genezâ, aceleaşi superstiţii, care consacrau pe femei cultului focului... dăruindu-le călătorilor, nu au avut acelaş leagăn?

Ce importanţă are timpul şi sdruncinările geologice care au săpat prăpăstii între ele? Tradiţiile au rămas, iar omenirea se foloseşte de ele pentru refacerea trecutului, fiindcă se află într'un secol de analiză al libertăţilor ştiinţifice.

Când ştiu că în sanscrită *Ra* înseamnă *Lumina soarelui,* în dialectul Mahori, limba Polineziei *Ra,* este egal cu Soarele, în vechiul limbaj al hierofanţilor Egiptului *Ra* nu este decât un sufix, care aşezat după numele Amon, tatăl zeilor — *Amon-Ra* — are semnificaţia *Zeului Soare,* încep să cuget fără voia mea la vechimea raselor omeneşti, pe care abea începem să le întrezărim; iar monosilabele săpate în templele din Theba şi Memphis, despre stâncile din Ellore şi Elephanta şi despre Templele din Polinezia, ne spun mai mult decât toată pretinsa istorie sfântă din Bibliile neamului omenesc.

Rog pe cititori să mă ierte fiindcă am stăruit atât asupra tradiţiilor, legendelor, obiceiurilor şi credinţelor vechei Polinezii, însă civilizaţia a dărâmat şi risipit în valurile Pacificului, toate amintirile din antichitate. Insulele sunt mici, iar opera Vandalilor moderni poate fi repede desăvârşită; am ţinut să scap din acest naufragiu cât mai mult epave, care să dovedească că a colo a fost un mare continent, un popor de rasă asiatică şi o civilizaţie veche.

Peste câţiva ani Polinezia va fi o carte închisă, iar văile din ea vor fi tot atât de lipsite de amintiri ca şi apele Pacificului în care se oglindeşte noua Cytero...

UN COLŢ DE ISTORIE: REGELE POMARE II ŞI CREŞTINIZAREA TAHITIENILOR.

Polinezia nu avea istorie. Tradiţia a păstrat amintirea războaelor locale şi a luptelor de influenţă care au învrăjbit populaţia acestor insule. Aşi trece la descrierea locurilor în care s'a desfăşurat drama ce are drept cadru Taiti, dacă nu mi s'ar părea interesant să descriu în câteva cuvinte, o figură deosebită, ivită pe neaşteptate pe la sfârşitul secolului trecut, cu toate pornirile ucigătorilor de oameni, pe cari mulţimea îngenunchiată înaintea forţei brutale îi numeşte genii.

Vreau să vorbesc despre *Pomaré II,* supranumit cel Mare, care a trecut la creştinism ca şi Clovis, pentru a isbândi în planurile sale, şi căruia nu i-a lipsit decât un cadru mai mare, pentru a lăsa în istoria omenirei, amintirea unei figuri măreţe în felul unui Alexandru sau Cezar, pentru a nu vorbi decât despre cei vechi.

Sub domnia lui misionarii au reuşit să înlocuiască cultul lui Oro prin al lor.

Pomaré II cu tot titlul său regal, nu domnea decât peste două districte din Taiti, *Pare* şi *Matavai.* Când se sui pe tron zămisli gândul de a supune insula întreagă puterei sale, iar fiindcă pretextul acesta colorat de obiceiu pentru suverani prin expresia de dragostea de vitejie, ajunge pentru ca aceşti Domni să-şi permită toate infamiile, într'o bună zi trupele lui Pomare căzură pe neaşteptate asupra districtului Ato-Urn, prădând şi masacrând tot ce întâlneau în cale, gonind populaţia în munţi, mulţumind puternicului Oro prin cântece şi sacrificii făcute pe câmpul de luptă, pentru victoria câştigată.

Expediţia aceasta nu-i aduse mai întâi noroc lui Pomaré. Conducătorii din Ata-Urn, retraşi în celelalte districte ale insulei, ridicară contra lui o coaliţie formidabilă. Incepu atunci marele război, cunoscut în analele moderne ale insulei sub numele de *Tamai-rahiia-Arohu-Raia,* crâncenul război din Arohu-Raia .

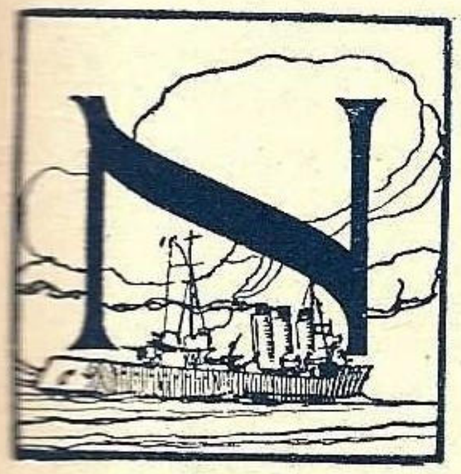
Tauta, vechi sfetnic al regelui şi cel mai temut războinic din arhipelag, se afla în fruntea conjuraţilor. Numai numele său era un gaj de victorie. Când Pomaré văzu că-l părăseşte înţelese dinainte că era înfrânt, dar nu renunţă la luptă. Sfătuit de marele preot al lui Oro, luă iniţiativa atacând adversarul, care avea avantajul numărului şi al poziţiei. Fu respins şi silit să se retragă până la Paré, unde pentru a scăpa duşmanilor săi, fu nevoit să fugă în insula Moree, la depărtare de trei leghe de Taiti, unde populaţia îi rămăsese credincioasă.

(Va urma)

Tradus de *Koral.*

In călătorie cu Nava-şcoală

(Crâmpee dintr'un jurnal de bord)



u cred să fi fost între Forbin şi Bart, sau între Beatty şi Jellicoe, o hărţuială atât de crâncenă şi atât de bogată în episoade, ca aceia dintre căpitanul Cupidon Pădureţu, comandantul secund al navei-şcoală şi căpitanul Romeoc Ocean, ofiţerul cu navigaţia la aceiaş navă, ambii camarazi de promoţie.

Un exemplu dintr'o mie.

Nava acostată la cheu. Din întâmplare schela de la mal e scurtă şi aşa de înclinată încât îmbarcarea se face cu destulă greutate. Căpitanul Romeoc soseşte din oraş încărcat cu un vraf de pachete şi după o echilibristică uimitoare, cu mlădieri şi graţii de dansator pe sârmă, reuşeşte să ajungă pe vapor. Se adresează nervos şefului de cart:

— Să pui imediat schela mare!...

Nici n'a apucat să termine ultima silabă, când în marş forţat îşi face apariţia căpitanul Cupidon, rostogolind ochii şi aruncând în jur nişte priviri nimicitoare. Adio linişte pentru azi. *Guvidăria* [1]) de pe punte a dispărut într'o clipită şi ca de obiceiu, cuminte şi prevăzătoare aşteaptă la santină desfăşurarea evenimentelor. Abordajul se face după tipicul obişnuit:

— Iar te amesteci!...

— *Eu* nu, dar... sunt secund aci, stimabile!... şi-şi bagă mâna între nasturul al doilea şi al treilea de la haină. Aproape că nu mai e nici o deosebire între el şi Napoleon.

— ...Şi eu cu navigaţia! Scurt!... Schela e în serviciul meu!...

— Ei aş?.. Serviciul tău?... Navigaţia şi schela!?.. Geamandura şi umbrela!... Are legătură?...

— Are!...

— !!!!

— Navigaţia începe şi sfârşeşte totdeauna cu manevra schelei!... Este?...

Şef de cart schimbă schela!...

— Nu, nu şi nu!...

— Da, da şi da!... Pune schela cealaltă.

— Să n'o pui!...

Romeoc se depărtează în clocote şi intră în cabină bolborosind ca un pirat şi trântind uşa cu putere. La zgomotul ei, Cupidon, care a rămas congestionat pe poziţia cucerită, tresare şi priveşte înciudat într'acolo. O idee îi străfulgeră mintea şi-i luminează faţa. Se înţepeneşte pe picioare şi cu un gest a cărui frumuseţe graiul omenesc e prea sărac în cuvinte ca să-l poată descrie, ordonă:

— Şef de cart!... Pune schela mare!...

Apoi porneşte cu fruntea sus, grav şi grăbit ca întotdeauna, încredinţat că şi de data aceasta a fost sublim.

...Noi, martorii oculari, ne simţim aşa de mici şi de anonimi...

[1]) Sublocotenenţii din Şc. de aplicaţie.

Se aude îndată o altă uşă de cabină, trântită cu mai multă putere, chiar peste drum de aceia după care *Oceanul* bufneşte, trânteşte şi hodorogeşte... Imediat uşa lui Romeoc se deschide brusc şi tot aşa se închide, repezită cu atâta furie încât se zguduie tot vaporul. Miroase a furtună.. Taifunul pluteşte în aer... Jos sub punte *guvidăria* e verde toată şi domneşte o linişte lugubră care înghiaţă şi ceasornicele în buzunar.

Deodată amândouă uşile se deschid pe neaşteptate în aceiaş clipă. In faţa neprevăzutului, cei doi Tartarini au un recul involuntar... Se bravează însă în tăcere, aruncându-şi cu privirile tot veninul junglelor africane şi după ce s'au măsurat, ca încheere, sfidător de sus până jos, îşi întorc măreţi spatele trântindu-şi iarăş uşile... De astădată definitiv... Insfârşit, măcar acum, sunt amândoi de aceiaş părere...

*

...Şi cu asemenea orizonturi promiţătoare am pornit anul trecut în călătoria noastră de instrucţie în Orient...

Suntem la Varna, prima etapă a călătoriei. E Duminică după-masă. Linişte şi cald pe tot vaporul. Intr'o cabină, doi sublocotenenţi, Vanciu Baiciof, şi Panaite, „Visătorul" se pregătesc de eşit în oraş... Din oglindă n'a mai rămas nici un petec în care să nu privit şi din faţa lor nici un colţişor, peste care să nu fi dat cu pudră din belşug.

Sunt prieteni buni. Vanciu îi face grijuliu cărarea la o parte, iar Panaite în schimb îl spriţuieşte cu apa lui de Colonia. Işi inspectează reciproc ţinuta, făcându-i ultimele retuşeri şi turnându-şi unul altuia la complimente cu găleata. Din punctul acesta de vedere Vanciu e grozav de sensibil. Are pretenţia că-i irezistibil şi că posedă tonajul cel mai mare de sex-apel de la vapor. Ferit-a sfântul să-l contrazici, că ţi-ai găsit beleaua !...

.... Se aude glasul cumpănit şi adânc al „Visătorului":

— Acu' trebuie să o găsesc !... O s'o aflu la sigur !...

— Pe cine ?... — îl întrebă Vanciu...

— Pe *ea* !...

— A ! Da !... — îl aprobă repede celălalt cu toată seriozitatea.

Aci trebue să deschid o mică paranteză. „Visătorul" e un înfocat admirator şi discipol al lui Loti. A plecat din Constanţa cu gândul, ca morţiş, să găsească şi el, dacă nu o *Djénané,* dar măcar o orientală, cum o fi, numai sentimentală să fie. Aceasta este marea lui ambiţie... Adică dece şi România să n'aibă *Loti*-ul ei ?...

...Urmăresc cu multă atenţiune conversaţia lor...

— Cred şi eu că o să dai peste *ea* !... — îl încurajează Vanciu...

— Da !... O simt !... Inima îmi spune că în curând iluzia va fi o fericire !... Ascultă !... Vrei să m'ajuţi şi tu ?...

— Cum de nu !..

— Tu ştii bine bulgăreşte !... Vrei să-mi traduci ce-ţi voi spune ?...

— Mai întrebi !...

— Atunci scrie !.. .

Şi urmează o declaraţie de dragoste la toartă, din care nu lipseşte nici glasul de privighetoare, nici graţia de fluture, nici gâtul de lebădă, nici picioarele de căprioară, nici privirile de şarpe, nici mersul de gazelă, într'un cuvânt, o menajerie cu tot dichisul ei...

...Şi dictează, dictează, oftează şi iar dictează de nu se încurcă....

Pe mine încep să m'apuce serios gândurile. Cu ăştia chiar nu mai este de glumit de loc... Când or eşi în oraş, unul cu sex-apelul lui, altul cu aşa pomelnic şi când după ei o mai porni şi Cupidon, ne mai poate rămâne nouă, celorlalţi, vreo speranţă ?..

Cu inima îndoită îi văd coborând schela şi îndreptându-se grăbiţi înspre oraş... Panaite, mic şi solemn, mergând cu paşi mari şi legănându-se ca un barcaz şi Vanciu subţirel şi mai înalt, ţopăind alăturea în paşi mărunţi şi repezi...

A doua zi, la ceaiul dansant pe care îl avea la bord, aflu *rezultatul*. Vanciu, ca prieten bun, are grijă să-mi înşire isprava „Visătorului".

...A întâlnit-o pe *ea* în parcul care duce la Euxinograd. Nu prea aducea a „Vamp", dar fantezia poetului e mare..

...S'au plimbat o bucată mulţumindu-se să se strângă de mână şi să dea ochii peste cap unul la altul... Pe urmă, după ce s'au mai împrietenit, spre seară, au pornit pe o alee singuratică. Vanciu veghea de la distanţă. „Visătorul" o strângea la braţ, iar în mâna cealaltă ţinea ascuns *discursul*. Mergeau câţiva paşi, el se oprea sub un felinar, citea pe furiş câteva cuvinte cât putea înghiţi odată, apoi le recita cu mâna la piept şi umflându-şi nările, chipurile, în semn de pasiune. Se mai îneca el, din când în când, cu câte un gât de lebădă, sau mai stâlcea din repezeală câte un picior de căprioară, dar în focul sacru care-l cuprinsese nu prea se băga de seamă.

...La urmă, când trecuseră de vreo douăzeci de felinare şi când, după ultima frază rostită cu atâta patos, încât se cutremuraseră şi copacii din jur, Panaite, mişcat până la sânge, aştepta s'o vadă lăcrămând şi căzându-i la piept mototol de fericire, *ea*, haina, s'a pornit pe un râs îndrăcit... Şi la fiecare hohot de râs sărea şi câte un nit din inima rănită a bietului „Visător". Şi atunci, întocmai cum bardul îşi sfarmă lira, tot astfel şi el, cu visurile făcute marmeladă şi-a rupt înfuriat inspiraţia, călcând-o cu piciorul şi a plecat cu moartea în suflet, pierdut, fără să mai privească înapoi...

Acum e supărat foc pe Vanciu. E convins că traducerea lui a fost ficluită în bătaie de joc... Mai ştii ?...

*

Intr'un colţ, sublocotenentul Nae Mihalache, care a dansat cu o duduie drăguţă, conversează plin de atenţiune, cu mama ei... E transilvănean neaoş şi nu prea se împacă cu franţuzeasca... Se încruntă, dă din mâini, ţuguie buzele şi cu frică, dă drumul pe vârful limbii la câte un cuvânt, apoi tace o săptămână... Işi priveşte *simpatia* dansând cu altul şi 'ntr'un acces de inspiraţie grozavă se adresează mamei, arătând-o :

— Elle este belle de tombe !... (frumoasă de pică !).

Maică-sii se pare că n'a înţeles bine şi îl priveşte surprinsă :

— Plait-il ?...

—Belle de tomber !... — rectifică Năică sigur că acum a dres-o bine...

Doamna îl priveşte consternată. Fruntea lui Nae e plină de broboane de sudoare... Noroc că intervine salvator, doctorul Pănceanu, îl corectează .

— Tombeau, Nae !... Belle de tombeau !...

După faţa mamei şi după felul cum îi măsoară prin face-à-main, se vede că amândoi au scrântit-o rău de tot. S'au îngălbenit şi privesc disperaţi în toate părţile după un colac de salvare... Colacul se iveşte, ce-i drept cam rotunjor, în persoana lui Ocean, diplomatul bordului, care soseşte în momentul când temperatura ameninţă să treacă de zero absolut :

— „Belle comme une statue !" — a vrut să spună !... Şi chiar e adevărat !...

Complimentul este întovărăşit de un surâs seducător „à la Titulescu", de o plecăciune „à la d'Artagnan" şi de un ghiont solid „à la Carnera" repezit pe nevăzute în crevacele lui Năică... Urmarea?... După vreun ceas, Ocean este stăpân pe situaţie şi în mare tandreţe cu mama statuei...

...La plecarea invitaţilor, Năică, ca să şteargă impresiunea rea, e foarte curtenitor şi întovărăşeşte doamnele până la scară, unde îşi ia rămas bun, adăogând :

— ...Passez par nous !... (Mai treceţi pe la noi !).

Şi instinctiv întoarce repede capul şi se uită îngrijorat, dacă nu cumva Ocean e prin apropiere...

*

....Suntem în drum spre insula grecească Spetzai.... In vederea recepţiunilor care vor avea loc la bord, s'au luat din ţară provizii, vinuri, ţigări, etc. Greaua sarcină de a le avea în păstrare, o are Ocean. Ajutorul şi omul său de încredere este ordonanţa lui, Gardoş, un soldat cu capul mare, urechile blegi, părul tăiat scurt, stând în sus ca la ariciu şi căruia îi joacă necontenit ochii în cap. E om de foartă multă încredere... Că fumează numai „Tomis" şi miroase

a parfum de Văleni, n'are nici o importanţă...

In seara aceasta, Ocean a avut treabă şi a *zăbovit* puţin în magazie... După vreo jumătate de oră a eşit afară.

...Acum se plimbă pe punte fluierând vesel. Are chef de vorbă... A găsit îndată prilejul... Vrea să încerce instrucţia marinărească a omului său, care tanghează la câţiva paşi în urma lui:

— ...Măi Gardoş!... Multe stele sunt pe cer!...

— Multe, don căpitan!...

— Buun!... Vezi tu! Una licăreşte şi alta nu! Ştii să-mi spui care-i stea şi care-i planet din ele?...

— Ia lăsaţi don căpitan !Vreţi să mă încurcaţi, dar cu mine nu se prinde!... Ce-are a face una cu alta?...

— Ce spui, măi?

— Păi, aşa e!... Steaua e pe cer şi planetu' e la ăla cu flaşneta şi papagalu'!... E vreo legătură?...

In faţa acestei logice, Ocean a rămas cu gura căscată.

...Ca să nu-şi piardă ideile bune despre omul său de încredere, mai încearcă o întrebare:

— Uite vezi în tribord, farul ăla?... De ce se tot stinge şi se tot aprinde mereu?...

— Ala?... Hm!... De!...

— Ei?...

— Păi e simplu, don căpitan!... Face economie la gaz!... Arde o ţără, îl stinge şi jumătate de gaz e economie la livret!...

Ocean e lămurit acum. L-a lăsat locului şi cu paşi repezi se îndreaptă spre comandă...

*

Ne aflăm în radă la Spetzai... Azi după amiazi avem o recepţiune la bord... Invitaţii încep să sosească... Panaite e nelipsit de la scară... O caută pe ea... Pe fiecare duduie o ia şi o descoase cu privirile, apoi dezamăgit o lasă să se depărteze. Nici una nu i se pare destul de sentimentală...

...Intr'un colţ rezemat de copastie, Ocean flirtează viguros cu o brună foarte lipicioasă. Cupidon îi tot dă târcoale, doar, doar i-o putea arunca remorca... La un moment dat, duduia fermecată de frumuseţea crepusculuí care s'a lăsat pe nesimţite deasupra apelor şi de lumina roşiatică, murindă a amurgului, îi face lui Romeoc o mărturisire:

— Persoana Dvs., îmi va aminti totdeauna oceanul, măreţul şi nesfârşitul ocean!...

Ocean s'a făcut mălăeţ ca un pepene copt, dar Capidon prinde ocaziunea şi lansează o săgeată înveninată:

— Pacific, duduie!... Oceanul pacific!...

Trezit de duş, Ocean îi coace răspunsul la iuţeală:

— Bine, pacific, pacific, dar nu Marea Moartă!

Riposta i se pare lui Cupidon atât de tăioasă, încât nu poate înghiţi nici un milimetru din ea... Roşu de necaz, coboară treptele fumoir-ului şi aleargă înspre cabină spumegând:

— Marea Moartă?.. Lasă că te-aranjez eu, Casanova!...

...E vreun ceas de atunci şi totuş Cupidon nu şi-a mai făcut încă apariţia... A răsturnat toată cabina cu fundul în sus şi chiar în momentul de faţă cotrobăieşte încă, strigând fioros la biata ordonanţă, care s'a lipit pierdută de uşă... Caută mânuşile ca să-l provoace pe Ocean la duel...

*

Navigăm în Marmara, spre Istambul. Marea se rostogoleşte în berbecei şi o ceaţă slabă şi dăinuitoare îşi flutură ciucurii subţiri în vânt... Vizibilitatea e rea şi coasta abia se zăreşte... In babord trebue să apară în curând farul San-Ştefano...

La comandă se suie tacticos, Ocean urmat, natural, de prietenul său, inseparabil Cupidon. Deocamdată e calm plat... Caută amândoi, împreună cu ofiţerul de cart farul cu pricina, care nu prea binevoieşte să răsară din ceţuri...

Insfârşit, departe, pe mal, se deosibeşte ceva. O siluetă înaltă şi neprecisă... Desigur, farul...

Iată însă că alături de el, la vreo câteva mile depărtare, se iveşte o altă formă, tot aşa de subţire şi neclară... Care din aceste două turnuri să fie farul?...

Ocean îl arătă convins pe cel din dreapta... Natural că farul lui Cupidon este cel din stânga... Ofiţerul de cart priveşte îngrijorat, când la unul când la altul... A fost deajuns o scântee. Cearta pe faruri îşi urmează acum cursul normal... După câteva minute, farul lui Ocean îşi învăluie vârful într'un nor de fum, descoperind umila existenţă a unui coş de fabrică... Lui Cupidon i-a venit apa la moară:

— Credeai că ai noroc şi acum!... Nu mai merge ca în Grecia, când ai nemerit Volo după craca aia cu măsline!

— Ei aş!...

— „Ici o cracă, colo o măslină şi aşa ai mers, din măslină în măslină, până ai ajuns în gura portului!... Halal!...

*

Suntem în radă la Istanbul. Aşteptăm vizitele oficialităţilor. Uitai să vă spun că în tot timpul călătoriei, comandantul avea obiceiul, ca fiecărui oaspete venit la bord, să-i ofere din produsele naţionale o sticlă-două de ţuică (spre necazul lui Gardoş) sau o cutie cu ţigări asortate, pentruca amintirea noastră să rămână ceva mai trainică... Felul darului îl aprecia după împrejurări, când Cupidon, când Ocean. Şi pentrucă acest dar să nu i se dea direct în mână oaspetelui, din delicateţe, i se făcea lui Gardoş un semn discret şi acesta îl lua imediat din magazie şi îl ducea direct la barcă sau la automobil. De aceia la orişice vizită oficială, Gardoş stătea planton sus pe puntea ambarcaţiunilor, aproape de magazie şi era atent la semnul făcut de pe puntea de jos, cu puţin înainte plecarea persoanei simandicoase. Pentru ţigări se ridica un deget în sus, iar pentru ţuică toată mâna, mişcată odată sau de două ori, după numărul de sticle fixat.

...A sosit primarul Istanbulului. Potrit de statură, simpatic şi jovial... După câteva amabilităţi schimbate şi după vreo zece minute, se ridică să plece...

Ocean, curtenitor, i-o ia înainte repede şi de la scară îi ridică un deget energic lui Gardoş. Ţigări!... Ghinionul face ca tocmai atunci să sosească la scară şi Cupidon... Ce?... Ţigări?... Hm!... Niciodată!. Ţuică!... Toată ziua ţuică!... Să vie numai ţuică!... Şi din spirit de frondă, ridică imediat mâna în sus şi o agită de două ori. Două sticle!... Gardoş e în dilemă, nu ştie ce să facă... Ocean mişcă degetul înfuriat... Cupidon se întărâtă şi agită de două ori pumnul ameninţător spre Gardoş. Iată că-şi face şi primarul apariţia la scară... Cupidon l-a văzută zâmbind graţios. Ocean, însă nu-şi continuă cu manevra degetului. Primarul se opreşte şi-l priveşte curios, mai ales că-i stă în drum. Ocean l-a observat şi se întrerupe arborând un pavoaz mieros... De la spatele primarului, Cupidon agită pumnul cu disperare, dar acesta fără să vrea îl zăreşte cu coada ochiului... Hm... Se îngroaşe gluma... Abia a întors capul spre Cupidon şi Ocean s'a pus pe mişcat degetul, de par'c'ar vrea să găurească cerul. L-a văzut şi pe el... Intr'o clipă, în mintea primarului răsar reminiscenţe atavice cu ţepi şi cu Vlad-Ţepeş...

...Nici azi, Gardoş, cu toată logica lui solidă, de care a dat dovadă, nu se poate dumiri, dece primarul a coborât atunci scara, sărind îngălbenit de spaimă câte trei trepte odată.

*

In ultimul timp am aflat o veste îmbucurătoare. Cupidon şi cu Ocean s'au împăcat... Fără glumă!... I-a surprins un prieten într'un separeu, mâncând la aceiaş masă fără să se certe, plăcintă cu carne şi cu brânză...

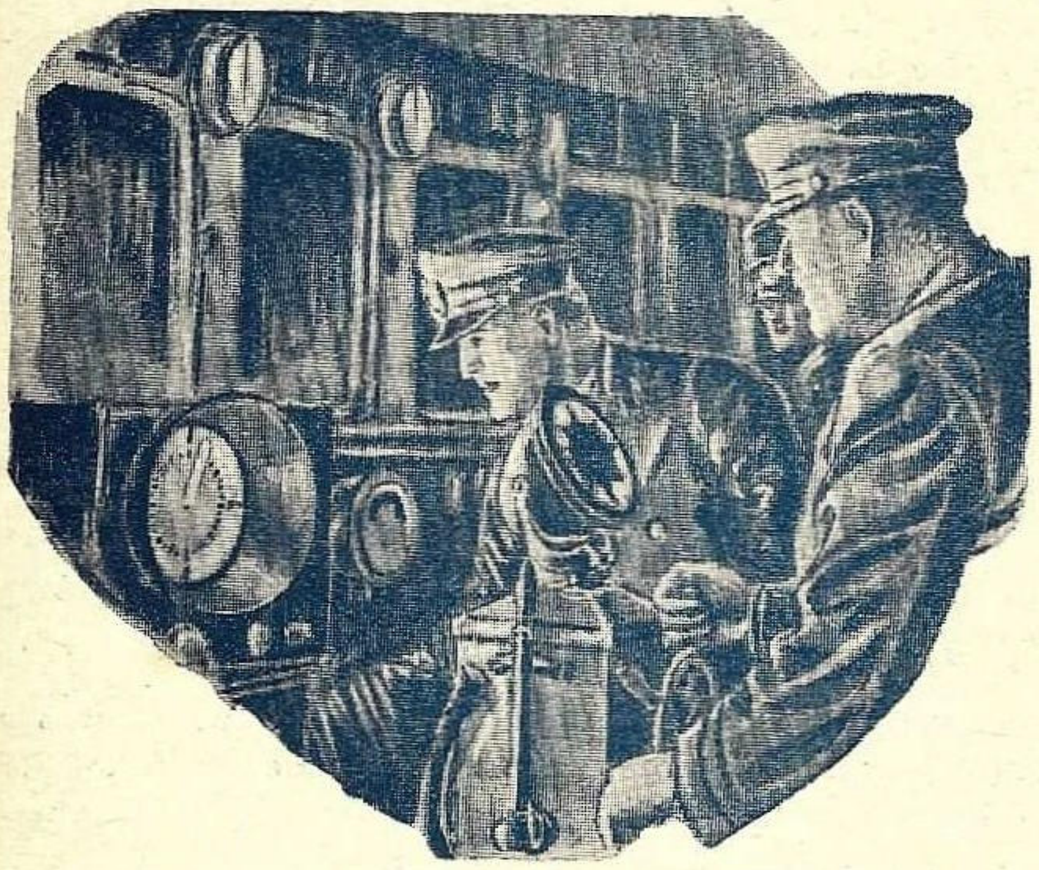
LOCOT. RADU KLEIN

CRONICA

Siguranţa navigaţiei pe ceaţă

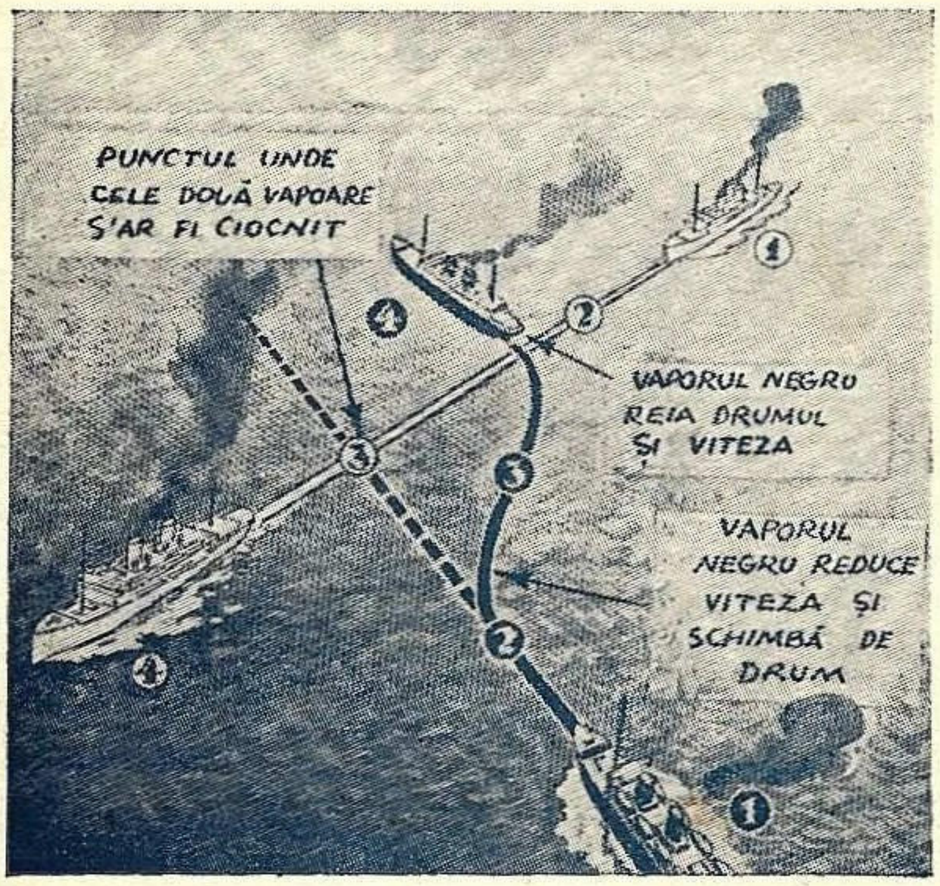
Până acum navigatorul în afară de Dumnezeu, nu se temea de cât de *ceaţă*. Radio, radiofaruri, aparate de aflat direcţia au uşurat oare cum greutăţile, fără a le alunga cu totul. Aparatul descris în No. 4 e minunat, dar abia s'a introdus la marile transatlantice .

Din Anglia ne vine ştirea că un alt instrument mai eftin, bazat



pe razele catodice, dă căpitanului putinţa de a cunoaşte direcţia drumului altui vas şi dacă e sau nu primejdie de ciocnire.

Din ilustraţie se vede cum se prezintă acest instrument: în faţa



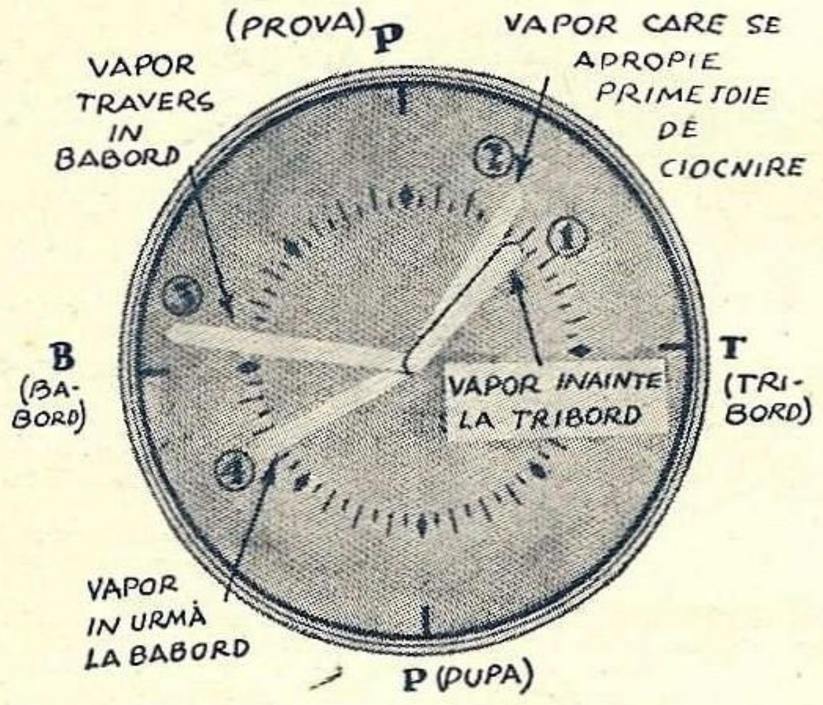
cârmaciului, pe lângă busolă mai e aşezat un disc gradat ca şi busola, pe care apare o săgeată luminoasă care arată apariţia altui vapor şi direcţia pe care o are. Apariţia e semnalată dela zece mile (18 Km.) şi săgeata se lungeşte pe măsură ce depărtarea dintre vase se micşorează. Se poate urmări deci mersul altui vas ca şi cum ar fi văzut deadreptul pe vremea frumoasă.

Nu se cere din partea vaselor de cât să lanseze un radio semnal pe 600 m. lungime la fiecare 15-20 secunde. Undele sunt prinse şi săgeţile apar instantaneu, graţie cunoscutului oscilograf cu raze catodice.

Pentru o mai bună lămurire urmăriţi figura din mijloc, care arată două vase prinse de ceaţă, unul şi altul negre, — precum şi cea din stânga, care înfăţişează discul pe care apar săgeţile.

Când ambele vapoare sunt în poziţie (1), pe discul vaporului negru apare săgeata (1), — un vapor tae drumul din spre tribord. Căpitanul urmăreşte atent ce se va mai întâmpla. Când a ajuns în poziţie (2), săgeata (2) s'a mai lungit,— *vaporul alb se apropie,* — şi s'a mutat mai spre stânga, spre prova, — e *primejdie de ciocnire.*

După regulele de navigaţie vaporul alb trebue să-şi vadă de drum, iar cel negru să ocolească. Pentru acest motiv căpitanul acestui vapor pune cârma la dreapta şi micşorează viteza. Săgeata (3) îi arată că vasul alb a ajuns în stânga lui, primejdia a



trecut, dar după lungimea săgeţii, vasul cel alb e tot aproape. Atunci îşi revine la drum, iar săgeata (4) mai scurtă, arată că vaporul alb e spre pupa şi se îndepărtează.

S'au ales patru poziţii, dar e uşor de înţeles că săgeţile nu apar brusc, ci dunga albă luminoasă (1) s'a plimbat continuu pe disc, urmărind pas cu pas mişcarea celuilalt vapor până în (4), când comandantul vasului negru îşi poate permite luxul să-şi aprindă ţigara: pericolul a trecut.... până ce se va ivi altul.

MOŞUL

Un tablou istoric

La 24 Iunie a. c., s'au împlinit 29 ani de când a sosit în portul Constanţa cuirasatul *Kneaz Potemkin de Tavricevschi* al cărui echipaj rebel a fost silit să se predea autorităţilor române.

Un detaşament din marina regală luând cuirasatul în primire l-a conservat în bună stare până la sosirea escadrei ruse din Marea Neagră de sub comanda vice-amiralului Pisarevschy, căruia i l-a predat cu toate onorurile cuvenite.

Marinarii care au făcut parte din compunerea echipajului român s'au răspândit apoi în diverse ramuri de activitate, unii dintr'înşii ocupând frumoase poziţii sociale.

In acest tablou, care prin însemnătatea faptelor petrecute în rada portului Constanţa în vara anului 1905 se poate considera ca un document istoric se remarcă: G. Dumitrescu (jos la mijlocul grupului) azi C-dor; în dreapta jos Scarlat Dinescu doctor în ştiinţele fizico-chimice şi matematici azi profesor; I. Rurac devenit inginer; M. Manolescu ajuns un distins comandant în marina comercială; la mijlocul grupului C. Tonegaru fostul şef de echipaj

Un tablou istoric.

al cuirasatului actualmente avocat în baroul de Ilfov; N. Ionescu şef de gară, I. Silvestru azi brav pilot fluvial; C. Marinescu avansat căpitan mecanic, iar ceilalţi în majoritate sunt comercianţi, alţii pescari în delta Dunării.

In timp ce trupa rusă scobora pe scările din dreapta, iar echipajul român suia pe scările din stânga spre a ocupa cuirasatul, un început de incendiu s'a declarat la magazia de muniţiuni (pag. 339—349 Istoria Marinei Române de c-dor C. Ciuchi).

Mulţumită măsurilor luate imediat de către d-l contraamiral Dan Zaharia, pe atunci locotenent şi comandor G. Munteanu pe atunci căpitan, focul a fost localizat.

In reamintirea acelor fapte, reproducem următorul pasaj din ziarul francez „Le Journal" din 29 Iunie 1905:

„Nous avons dit, dans nos correspondances de Constantza, „comment une tentative de faire sauter le Potemkin au moment ou „a eu lieu la remise de ce navire par les revoltés aux autorités „roumaines avait été decouverte et empechée par les marins rou„mains. Ajoutons que le merite d'avoir empeché cette tentative „revient au jeune aspirant de marine Tonegaro, de l'equipage de „l'Elisabeta, qui a decouvert, au cours d'une inspection du navire, „les deux revolutionnaires au moment même ou, une meche allumée, „ils allaient mettre le feu aux poudres.

„C'est à la vigilance de ce jeune officier que la Russie doit „d'avoir conservé le Potemkin et que les marins roumains em„barqués à bord de ce navire sont redevables de la vie".

Cu acea ocazie în revista ilustrată *Odeskia-Novosti* No. 6687, s'a făcut descrierea acestor evenimente publicându-se fotografia comandorului *Evghenie Golicov* comandantul cuirasatului *Kneaz Potemkin* şi a căpitanului *Tivinski* cari au fost ucişi, precum şi ale ofiţerilor români care au făcut serviciul de gardă pe cuirasatul fostului imperiu rus.

CRONICAR

Istoricul înfiinţărei serviciilor de navigaţie maritimă şi fluvială precum şi al fazelor prin care a trecut în decurs de 50 ani

Incă din 1883—1884 începuse să se agite ideia înfiinţărei unui serviciu de transporturi pe Dunăre.

In anul 1887, pentru prima oară guvernul român din iniţiativa lui P. S. Aurelian Ministru al Lucrărilor Publice s'a ocupat cu chestiunea organizării unui serviciu de navigaţie naţional pe Dunăre şi pe Mare, şi a cerut corpurilor legiuitoare votarea unei legi, prin care se deschidea în acelaş timp Ministerului Lucrărilor Publice un credit de 6 milioane lei pentru cumpărări de vase.

Legea a fost votată, promulgată şi publicată în Monitorul Oficial No. 221 din 21 Ianuarie 1888, însă nu a fost aplicată. Tocmai în anul 1890 Regia Monopolurilor Statului, simţind nevoia de remorchere şi şlepuri pentru exportul sării în Serbia, a intervenit pentru înfiinţarea unui serviciu de transporturi pe Dunăre. Acest serviciu a fost inaugurat la 1 Noembrie 1890 în portul Turnu Severin, pe baza unei noui legi, votată de adunarea deputaţilor la 6 Iunie 1890, prin care i s'a pus la dispoziţie un credit de 1 milion pentru cumpărări de vase.

In anul 1895, Direcţia Generală a Regiei Monopolurilor Statului, care administra însă serviciul de navigaţiune fluvială, a fost însărcinată prin decretul regal din 28 Aprilie să organizeze şi serviciul de navigaţiune maritimă, punându-i-se la dispoziţie un credit de 2 şi jumătate milioane pentru acoperirea primelor cheltuieli de exploatare, pentru construirea clădirilor şi instalaţiilor de agenţii şi magazii de mărfuri, precum şi pentru cumpărarea primelor vapoare de mare, *Meteor* şi *Medeea*.

Infiinţarea Direcţiunei S. M. R.

In baza legei din 3 Mai 1896, s'a creat pe lângă Direcţiunea Generală a C .F. R. o direcţiune specială a serviciului maritim, care trecuse cu material şi personal de sub administraţia Regiei Monopolurilor, sub acea a C. F. R. încă din Noembrie 1895. Prin aceiaşi lege s'a deschis un nou credit de 10 milioane lei pentru continuarea cheltuielilor de exploatare şi construcţii de noui vapoare.

Trecerea Direcţiunei S. M. R. la Ministerul de Lucrări Publice.

Prin legea din 12 Ianuarie 1906 pusă în aplicare la 1 Aprilie st. v. 1906 Direcţiunea Serviciului Maritim s'a detaşat de sub administraţia căilor ferate române, punându-se sub autoritatea directă a Ministerului Lucrărilor Publice, şi funcţionând din punct de vedere administrativ, după dispoziţiile legei de exploatare a C. F. R. dela 6 Martie 1883 cu modificările introduse prin legile din 30 Martie 1899, 14 Martie 1900 şi de la 16 Februarie 1904.

Punerea serviciilor de navigaţie maritimă şi fluvială sub Direcţiunea generală a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă de sub autoritatea Ministerului de Lucrări Publice.

Prin legea din 19 Martie 1908 publicată în Monitorul Oficial din 19 Martie 1908 s'a înfiinţat pe lângă Ministerul de Lucrări Publice şi sub autoritatea lui o Direcţiune Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Apă, cuprinzând: 1) Serviciul de construcţiune şi exploatare al portului Constanţa; 2) Serviciul hidraulic: 3) Serviciul de navigaţie maritimă; 4) Serviciul de navigaţie fluvială; 5) Santierul naval din Turnu Severin; 6) Serviciul docurilor şi intrepozitelor din Galaţi şi Brăila; 7) Inspectoratul porturilor şi al navigaţiunei;

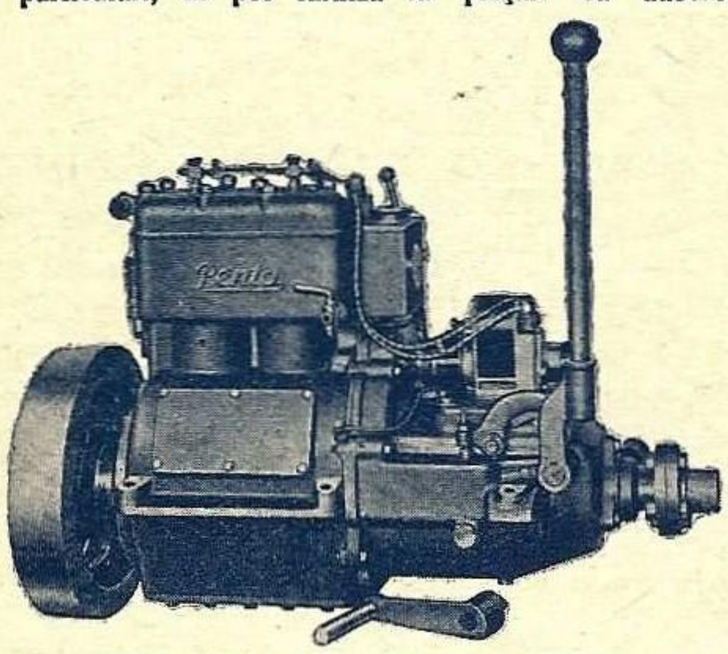
Acestor şapte servicii s'a prevăzut prin art. 5 să li se aplice dispoziţiile din legea de exploatare a C. F. R., cu modificările ce au urmat.

In ceiace priveşte Serviciul Maritim Român, Administraţia Docurilor şi Serviciul de Navigaţie Fluvială, s'a prevăzut prin art. 6 din sus zisa lege că aceste servicii vor urma să se folosească pe C. F. R. de toate scutirile şi avantajele de exploatare de care se bucurau în trecut.

In acestea erau cuprinse atât avantajele tarifare, cele privitoare la transportul mărfurilor şi combustibilului, cât şi cele privitoare la personalul serviciului.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine.



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.

Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2

pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

Trecerea Direcţiunei generale a porturilor la Ministerul de Comunicaţii

Odată cu înfiinţarea Ministerului de Comunicaţii al cărui regulament privitor la organizare şi funcţionare s'a publicat în Monit. Oficial No. 67 din 26 Iunie 1920, porturile şi căile de comunicaţie pe apă specificându-se că fac parte din acest Minister implicit şi serviciile de navigaţie au trebuit să urmeze Direcţiunea Generală sub care au fost înglobate prin legea din 19 Martie 1908. Astfel ele au fost luate de Ministerul de Lucrări Publice şi trecute noului Minister de Comunicaţii.

Trecerea lor la Ministerul de Industrie şi Comerţ şi înglobarea lor la regia autonomă A. P. C. A.

In baza legei prin care s'a înfiinţat Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, publicată în Monitorul Oficial No. 169 din 29 Iulie 1929, serv. de navigaţie au fost înglobate în mod provizor, sub autoritatea acestei regii după cum se specifică în art. 53 din sus zisa lege şi astfel au fost trecute sub Ministerul de Industrie şi Comerţ.

Trecerea serviciului de navigaţie înapoi la Ministerul de Lucrări Publice şi Comunicaţii.

Realipindu-se Ministerul de Lucrări Publice, cu acel al Comunicaţiilor, Regia Autonomă a P. C. A., fiind trecută prin Jurnalul Consiliului de Miniştri din Iunie 1932 la Minist. de Lucrări Publice şi Comunicaţii, implicit că şi serviciile de navigaţie au trecut sub autoritatea acestui minister.

Desfiinţarea regiei P. C. A.

In baza legei din 21 Mai 1934 publicată în M. Of. No. 102, regia autonomă P. C. A. este desfiinţată pe 1 Iulie 1934 funcţionând pe viitor cu denumirea „Direcţia Generală Comercială a porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă" în care se cuprind şi serviciile de navigaţie.

Italia construeşte 2 chiurasate

Chestiunea chiurasatului începe să preocupe din ce în ce mai mult marile puteri maritime.

Italia nu vrea să cedeze Franţei supremaţia Mediteranei.

In Mai un decret deschide un credit de 480 milioane lire italiene eşalonat pe 5 ani, 1935 — 1940, fără a-i specifica destinaţia adevărată.

Iată însă că puţin mai târziu, Musolini, în Camera Deputaţilor, declară că va utiliza dreptul ce tratatul Washington îi dă, de a construi 70.000 tone nave de linie.

Construcţia va începe în acest an. Un chiurasat de 35.000 tone va fi construit în şantierele San Marco din Triest, iar celălalt de acelaşi tonaj la şantierele Ansaldo din Genova.

E curioasă justificarea care se aduce: „...considerând că navele de linie sunt singurele capabile de a constitui nucleul principal a marilor flote, Italia s'a abţinut până în prezent de a construi asemenea nave ca să nu influenţeze rezultatele posibile a conferinţelor navale în particular, şi de limitarea armamentelor în general"

„...Ca o consecinţă a situaţiei create recent în armamentul naval din majoritatea statelor lumii, mari şi mici, guvernul fascist consideră oportun de a da marinei sale această compunere organică, care apare indispensabilă, în lipsa înţelegerilor generale asupra limitărei calitative".

La Conferinţa navală ce va avea loc în 1935 pentru stabilirea unui tratat care să înlocuiască pe cel din Washington, Anglia s'ar fi arătat favorabilă limitării tonajului navei de linie la 25.000 tone. Franţa deasemeni, ca dovadă tonajul ales a lui Dunkerque (26.500 tone).

Hotărârea italiană, luată fără a aştepta o hotărâre, şi fără măcar a angaja discuţiuni, face depe acum de prisos orice încercare de limitare a tonajului navelor de linie aşa cum alte state mai puţin războinice ca Italia ar fi voit să o facă. Hotărârea italiană prilejueşte astăzi scoaterea la iveală a cartoanelor prăfuite păstrătoare a vastelor programe navale de înaintea lui 1914.

Hotărârea Italiei va obliga Franţa, Anglia... să o imite.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

AUSTRIA

☐ Societatea *D. D. S. G.* de navigaţie pe Dunăre trece printr'o grea criză.

Veniturile sale au fost puse sub sechestru judiciar.

Se fac sforţări pentru a evita prăbuşirea acestei societăţi care a dominat şi domină şi acum prin pavilionul său transporturile maritime de pe Dunărea de sus în special.

ANGLIA

☐ Transatlanticul englez cunoscut până acum sub *No. 534* va fi lansat în Septembrie şi se va numi *„Queen Mary"*.

Proectul iniţial fixase tonajul la 72—73.000 tone. Dela reluarea lucrărilor însă s'a decis a i se mări viteza, ceeace îi va aduce o lungire a provei cu circa 30 picioare şi deci o mărire a tonajului.

(J. d. l. M. m. No. 796).

☐ Guvernul a decis să ceară parlamentului o subvenţie defensivă anuală de 2 milioane lire st. pentru navigaţia de tramping.

Una din ţările care acordă cele mai puţine subvenţii armamentului comercial, şi în a cărui politică generală nu intra ajutorul statului era Anglia.

Desvoltarea pe care a luat-o însă unele flote comerciale străine — datorită politicei de subvenţiuni, a făcut lupta în materie de transporturi maritime inegală şi a silit prin urmare Anglia să procedeze la fel.

Şi flota care era în cea mai mare inferioritate era cea de tramping.

Subvenţia însă e condiţionată de stabilirea de către armatori, a unui plan de acţiune care să convină guvernului.

Deasemenea guvernul s'a declarat dispus de a acorda armatorilor un ajutor financiar ca să încurajeze demoliţiunea navelor vechi şi înlocuirea cu armament nou, care să corespundă cu nevoile de azi.

(J. d. l. M. m. No. 797).

☐ Se svoneşte că *Mauretania* — pachebot al soc. Cunard va fi scos din serviciu şi va fi supus odată cu alte nave, demoliţiunei.

Mauretania e acelaş tip cu *Lusitania* cufundată de un submarin german la 7 Mai 1915. Are 30696 tone şi până la intrarea în serviciu a lui *Bremen* şi *Europa* era cel mai rapid transatlantic din cele ce străbăteau Atlanticul.

☐ Din 1927 până azi cel mai important program de construcţii navale e cel al anului 1934/35. Cuprinde 3 crucişetoare de 9000 tone, un crucişetor de 5200 tone, un port avion de minimum 10.000 tone, un leader-flotilla, 8 distrugătoare, 3 submarine, 6 sloop, şi câteva nave auxiliare.

Preţul fiecărui crucişetor se ridică la 2 mil. lire, a leader-flotilla 1.400.000 lire, a unui distrugător 280.000 lire, a port-avionului 2 mil. lire, a unui submarin 300.000 lire, adică un total de aproxim. 14 milioane lire sterline. (După *Le Yacht* No. 2675).

U. S. S. R.

☐ Din informaţiuni sovietice, în anul 1933, tonajul sovietic a sporit cu 25% reprezentând o capacitate de încărcare de peste 1 milion tone.

Numărul navelor cu motoare a crescut cu 38%.

Flota comercială a asigurat în 1933, 14.3% din traficul total U. R. S. S. contra 8% în 1932.

FRANŢA

☐ Proectul de construcţie a pachebotului *La Normandie* fixase tonajul acestui colos la 68.000.

I s'a adus însă atâtea îmbunătăţiri, amenajamente încât se crede că tonajul real va fi de circa 78.000 tone. (Italia Navale 11—12).

☐ Chiurasatele *Provence* şi *Bretagne* vor intra în şantierele din Brest şi Toulon pentru modernizare, pentru 15 luni. După terminare va veni rândul lui *Lorraine*.

Li se vor schimba căldările, şi vor fi amenajate să ardă păcură în loc de cărbuni. Li se vor revizui şi în parte schimba turbinele, pentru a li se mări viteza de 22 noduri ce o avea înainte.

Prin aceste modernizări şi a îmbunătăţirilor făcute deja artileriei, se va spori valoarea lor ofensivă.

☐ Ministrul Marinei a cerut Camerei credite suplimentare în valoare de lei 595 milioane fr. fr. pentru construirea de rezervoare de combustibil lichid, adăpostite şi amenajate contra atacurilor aeriene.

JAPONIA

☐ Japonia urmăreşte metodic modernizarea flotei sale comerciale. Un aranjament a survenit între guvern şi armatori. Pentru 2 tone de navă veche distruse armatorii construesc o tonă de nave noi primind o primă care variază între 40—50 yeni de tonă, după dimensiunile şi viteza navei.

Cheltuelile guvernului pentru modernizare se ridică la 600.000 lire sterline pentru 200 000 tone, adică 3 lire de tona construită.

Tonajul distrus este 400.000 tone. 89% din tonajul construit are motoare Diesel 50% din unităţi cu tonaj peste 7000 tone şi 70% viteză de circa 16 nod. *(După J. d. l. M. m. No. 794).*

POLONIA

☐ Citim în No. 794 din Journal de la Marine Marchande că un transport de cărbune din Katowice a fost dus cu trenul până la *Gdynia,* de aci cu vaporul prin Marea Baltică, Nordului, Atlantic, Mediterana, Marea Neagră la Sulina. In acest port a fos tîncărcat în şlepuri şi dus pe Dunăre în Ungaria. Transportul a ajuns la destinaţie după 5 săptămâni, dar... a costat mult mai eftin decât dacă ar fi fost transportat direct din Polonia cu trenul.

Cărei cauze să atribuim faptul că a costat mai eftin calea apei ca acea a drumului de fer..., navlului scăzut, sau tarifelor feroviare internaţionale prea urcate ?

☐ Acum câteva luni în revista noastră s'a dat informaţiunea relativ la proectul construirei unui şantier de construcţii navale la Gdynia .

Deocamdată în acest post sunt două întreprinderi de asemenea natură : Şantierele navale din *Gdynia,* S. A. ,creată cu concursul câtorva societăţi poloneze şi a şantierelor navale din Dantzig. Şantierele posedă un doc flotant şi se ocupă de reparaţia de nave ; a doua întreprindere aparţine marinei de război ocupându-se însă şi de nevoile marinei comerciale, şi care dispune de o grue flotantă de 25 tone şi de un doc plutitor de 350 tone.

In afară de aceste două şantiere principale, Polonia mai are 2 şantiere fluviale care construesc însă şi nave maritime dar de mic tonaj.

☐ Am anunţat în unul din numerele trecute ale revistei noastre, că Polonia a comandat în Italia 2 pacheboate de 14.400 tone pe care le va plăti în cărbuni.

Prima navă — ce se va numi *General Pilsudski* — va intra în serviciu în Ianuarie 1935, iar a doua 6 luni după această dată.

Navele vor avea 20 noduri viteză, vor putea transporta 400 pasageri în clasa turistică şi 400 în cl. III, şi vor efectua traectul Gdynia New-York în 8 zile jumătate.

GERMANIA

☐ In fiecare an la Kiel sunt concursuri internaţionale de yachturi care sunt universal cunoscute şi care altă dată erau onorate de suveranii Germaniei.

Anul acesta, postul Kiel a adăpostit dela 16 la 21 Iunie peste 400 de yachturi cu vele — citiţi bine peste 400. Pavilioanele multor ţări au luat parte. Concursurile s'au bucurat de o organizare perfectă şi s'au desfăşurat într'o perfectă ordine.

ITALIA

☐ La bordul submarinului *Amfitrite* s'a experimentat un nou aparat de salvare.

Aparatul constă din un cilindru înzestrat cu o mare flotabilitate, care poate cuprinde un om şi a cărui post este într'un compartiment etanş al submarinului. Liberat, vine la suprafaţă şi este reţinut de coca submarinului prin o parâmă de sârmă care permite readucerea lui la fund.

S'au făcut experienţe şi 78 de marinari au putut eşi din submarinul aşezat pe fund. Operaţia a durat 8 minute pentru fiecare. 5 persoane au reintrat în submarin pe aceeaş cale.

Sistemul nu se prea împacă însă cu mărimea spaţiului mort pe care-l ocupă aparatul. (După *Le Yacht* No. 2675).

Din ţară

194

Cum sa desfăşurat serbarea „Zilei Apelor"

24 Iunie, ziua apelor a fost sărbătorită în oraşele dealungul Dunărei şi a Mărei cu un fast deosebit.

Liga Navală aduce şi pe această cale tuturor organizatorilor şi autorităţilor civile, militare, societăţilor culturale, sportive, muzicale precum şi tuturor oamenilor de suflet şi de iniţiativă care au contribuit la reuşita sărbătorirei acestei zile, cele mai călduroase mulţumiri.

Dăm mai jos extrase din dările de seamă ce ne-au sosit până acuma, de felul cum au decurs aceste serbări :

CONSTANŢA.

La 10 h. din Piaţa Grand a pornit spre Cazinoul dela malul mării procesiunea formată din un detaşament de soldaţi marinari cu icoana Sft. Nicolae dela Brikul Mircea, preoţii în odăjdii, autorităţile civile şi militare, liceul de fete, un detaşament de marinari, carul alegoric al Div. de Mare reprezentând pe fiul mărilor, Neptun, înconjurat de sirene, delfini, pinguini, carele alegorice ale şcoalei complimentare tip maritim. După aceste care urmau 60 cercetaşi marinari şi 220 cercetaşi de uscat. Procesiunea era încheiată de carele alegorice foarte reuşite ale Serviciului Porturilor Maritime. La malul mărei are loc slujba religioasă oficiată de preotul vicar Gr. Dumitrescu. Urmează legământul luat de către d-nii Amirali Bălănescu şi Bărbuneanu şi general St. Popescu, cercetaşilor marinari şi de uscat.

Vasele de război ancorate în radă, remorcherele portului, bărcile particulare şi pescăreşti, ambarcaţiunile Yacht Clubului formau decorul serbărei. A urmat discursul d-lui Locot. Ghezzo Eduard, comand. de cohortă a cercetaşilor.

D-l Amiral Bărbuneanu, preşedintele secţiei L. N. R. Constanţa, a ţinut următorul discurs :

Manifestaţia de astăzi, se datoreşte impulsului autorităţilor noastre, cari au voit să vadă renăscându-se în sufletul poporului nostru cultul de altă dată, al apei, al acestui element al naturei care satisface nenumăratele trebuinţi ale omului sub diferite forme şi aspecte.

In primele timpuri ale apariţiei sale, fiinţa, care prin metamorfoză a devenit om, a trebuit să-şi caute hrana numai în mare ; mai târziu, ca o consecinţă a mediului veşnic schimbător, omul se depărtează treptat de ţărmul mărei şi se aventurează în regiunile din interiorul uscatului acomodându-se noilor mijloace de trai.

Ceeace facem noi acum au făcut-o toate popoarele în antichitate. Acţiunea binefăcătoare a apei pe pământ n'a putut să scape omului primitiv. Astfel, cultul apelor se găseşte în mitologiile cele mai vechi şi e mai puternică în Orient, în ţările inundate de dogoarea soarelui. Popoarele din India invocau pe Varuna ,zeul apelor celeste iar Iranienii onorau pe Ardvisura marea zeiţă a apelor terestre.

Rolul fluviilor, nimfelor şi naiadelor era foarte important în Panteonul Grec şi Roman, iar în mitologia Scandinavilor, Germanilor şi Slavilor apele au păstrat întotdeauna locul lor de frunte.

Marea apare prima dată zeificată la Greci şi la Romani, prin numele zeilor, Okeanos, Posseidon şi Neptun. Nereidele, Oceaneidele, şi Sirenele erau ficile lui Okeanos ; făceau parte din pomposul cortegiu al zeilor şi personificau mişcarea valurilor, aspectele încântătoare ale mării sau pericolele navigaţiei.

Insuşi poporul nostru păstrează în obiceiurile sale un cult al apelor, căci dansul paparudelor şi procesiunile religioase pe timp de secetă nu sunt decât reminiscenţele unor serbări antice în evocarea zeilor, ca să reverse asupra pământului însetat, binefăcătoarea apă cerească.

Dacă dintre cele dintâiu etape ale industriei, vânatul nu a putut să ridice nici un popor la starea de civilizaţie, pe care ne-o închipuim, pescuitul a dat naştere aglomeraţiilor umane destul de dense pe malurile apelor lacustre, fluviale sau maritime, sub forma primelor oraşe şi a creat relaţiunile comerciale şi industriale. Astăzi, chiar, produsele mării constitue aproape singurul nutriment al locuitorilor din regiunile coastelor artice, ale Islandei şi ale Extremului Orient. Eschimosul ar pieri dacă Marea nu i-ar oferi foca care-i- furnizează hrana, grăsimea pentru opaiţul său şi pielea pentru îmbrăcăminte. Pescuitul abondent pe coasta Japoniei a contribuit la o densitate de populaţie foarte accentuată şi timpurie în acele regiuni.

Dar în afară de acest supliment de alimentaţie prin pescuit, foarte apreciabil omul pare să manifeste o atracţie particulară pentru mare, ale cărei coaste în unele regiuni, sunt foarte populate, ajungând la densităţi mult superioare celor din interiorul uscatului. N'ar fi decât să amintim de coastele Chinei, unde în regiunea fluviului Yang-Tse-Chiang numărul locuitorilor întrece extraordinara cifră de 1500 locuitori pe km. pătrat. Toate aceste aglomerări de oameni pe malurile apelor se datoresc unui trai mai uşor, unui schimb mai lesnicios de produse şi imboldul de cuceriri.

Acolo, unde apa pătrunde adânc în uscat prin golfuri şi ne prelungeşte mai departe prin fluvii şi râuri, omul a avut posibilitatea transporturilor mai uşoară reuşind să imprime în acele regiuni o civilizaţie înfloritoare. Aşa cunoaştem din istorie pe Asirienii şi Balylonienii, care făceau să curgă laptele şi mierea pe apele Tigrului şi Eufratului, apoi pe Chinezii şi Egiptenii care prin mijloacele lor de irigaţie şi transport pe apă a putut ajunge în epocile lor de glorie la civilizaţia aceea uimitoare care şi astăzi impune respect.

Mai târziu civilizaţia ia un avânt mai important pe ţărmurile Mării Mediterane sub epoca Greco-Romană, când navigaţia ajunsă în floare permite poporului roman să-şi întindă prin cuceriri dominaţia sa peste tot, acolo unde puteau pătrunde galerele sale şi să transforme această mare cu adiacentele sale într'un lac roman.

Spre deosebire de coastele dantelate ale Europei, Africa şi Australia prezintă un contrast uimitor cu ţărmurile lor. Absolut uni-

forme şi drepte, fără golfuri adânci şi adăposturi, nepermiţând omului pe calea apei să pătrundă adânc în interiorul uscatului şi să ia contact cu semenii săi din fundul acestor continente. Această lipsă de apă navigabilă a fost o stavilă în pătrunderea civilizaţiei şi populaţia lor a rămas de mii de ani până astăzi la acelaş nivel de cultură inferioară cu îndeletnicirea de căpetenie a vânatului.

Dacă transporturile pe apă creiază o adevărată industrie apoi valorificarea acestui mijloc de comunicaţie nu apare decât în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea ,odată cu aplicaţia aburului la vapoare, după care navigaţiunea ajunge la cel mai înalt grad de perfecţiune şi schimbul de produse de tot felul se intensifică la maximum, făcând chiar să apară fenomenul supra-producţiei.

In afară de rolul lor civilizator, apele au avut întotdeauna importanţa lor în ordinea de strategie militară şi atât Marea Neagră cât şi Dunărea au fost martorii cei mai vechi ai evenimentelor războinice, cari au frământat undele lor prin răscolirea patimelor omeneşti.

Situaţia geografică prielnică a ţării noastre la gurile fluviului cel mai important din Europa a fost una din cauzele primordiale, cari au atras în toate timpurile privirile popoarelor îndepărtate şi învecinate asupra acestor regiuni, făcând să se înscrie de către căpeteniile oştilor combatante pe răbojul vieţii omenirii amintiri măreţe sau timpuri de groază.

Acum, când înaintaşii noştri au reuşit prin sforţări uriaşe să ţină în stăpânirea lor ţinuturile scăldate de apele Dunării şi Mării, ce ne aparţin, noi şi urmaşii noştri avem sfânta datorie să ţinem pentru totdeauna în această parte a Europei tridentul lui Neptun, simbolul supei victoriei, câştigată cu sângele lor, care a înroşit aceste ape în decursul timpurilor.

D-l DAN ALECU a sintetizat ziua apelor, arătând că viitorul României e la Mare.

D-l SCIPIO VULCAN ajutor de primar, a trecut în revistă imagini asupra etapelor istorice în cari apa a avut ca element de eroism şi glorificare, a făcut legătura cu desvoltarea poporului român şi cu civilizaţia acestei provincii.

Seria cuvântărilor a încheiat-o d-l AMIRAL BĂLĂNESCU, comandantul inspector al Marinei al cărui discurs îl redăm mai jos:

„Ziua Apelor este sărbătorirea râului, care poartă pe unda lui avuţia codrilor, sărbătoarea fluviului maestos, care adună rodul holdelor de aur şi îl împrăştie pe căile mării, care ne scaldă hotarul de răsărit şi ne deschide largi orizonturi către mări libere şi oceane.

„Când spunem ziua apelor, noi românii sintetizăm în cuvântul apa, două mari daruri ale naturii: Dunărea şi Marea.

„Suntem datori să preamărim Dunărea, căci acest fluviu de vechi tradiţiuni istorice a stat ca un simbol sfânt în sufletul strămoşilor noştri Daci; ei aveau cultul apelor Dunării. Dunărea ca hotar nu odată ne-a salvat de năvălitori, punând între ei şi pământul nostru un obstacol greu de trecut, greu de străbătut.

„Pe acest drum mergător de apă ne purtăm pe navele româneşti bogăţia solului, dând puls activ comerţului fluvial şi întreţinând permanenta legătură între centrele de producţiune şi pieţele occidentale.

„Lozinca noastră pentru toate vremurile să fie: Nu putem trăi fără Dunăre. Nu putem trăi fără gurile Dunării.

„Marina Regală Română, neadormită sentinelă a acestui hotar de apă priveşte Dunărea ca pe o patrie vie din menirea ei istorică.

„A doua sărbătoare a zilei de azi este sărbătoarea mării noastre, marea, credinţa cea mai caldă a sufletului nostru, marea care înfrăţeşte munca atâtor neamuri pe un câmp vast de activitate rodnică, câmp liber şi nestăvilit. La ziua apelor ,mai mult ca oricând putem da curs liber gândurilor noastre ,spre a fixa cât mai bine înţelegerea folioaselor imense pe cari ni le aduce marea.

„Dunărea, strâmtorile şi bazinul mediteranian trebue să ocupe un rol primordial în politica noastră navală ,ca o reţea de căi nestăpânite de nici o împiedicare a altor puteri maritime covârşitoare.

„Dunărea trebue să aibă pentru toate vremurile sau pe un lung şir de ani o eşire la mare, cât mai sigură, cât mai constantă în adâncime şi neinfluenaţtă de împotmoliri.

„Pavilionul naţional şi elementul marinăresc român trebue să ocupe un loc predominant în navigaţia apelor Dunării şi pe căile mărilor în serviciul transportului produselor noastre. Marea se înfăţişează spiritualul nostru ca o chezăşie sigură propăşirii economice, dar această propăşire se realizează numai printr'o activă şi numeroasă flotă comercială şi o puternică flotă de război pe Dunăre şi Mare.

Carul alegoric al Marinei

„Acestea zise, să ne îndreptăm gândurile pline de respect şi devotament către Majestatea Sa Regele Carol II, marele iubitor şi protector al marinarilor. Să-i urăm sănătate şi domnie glorioasă. Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol II".

După prânz au avut loc eşiri în Mare gratuite cu canoniera „Cpt. Dumitrescu", remorcherele portului şi bărcile navelor de război.

Seara s'a difuzat la radio un program alcătuit de către d-l Prof. Gh. Mugur cu concursul Marinei Regale. In toată ţara ascultătorii au putut asculta simfonia sgomotului valurilor mării, o manevră de plecare şi sosire a unui vapor, trageri de artilerie.

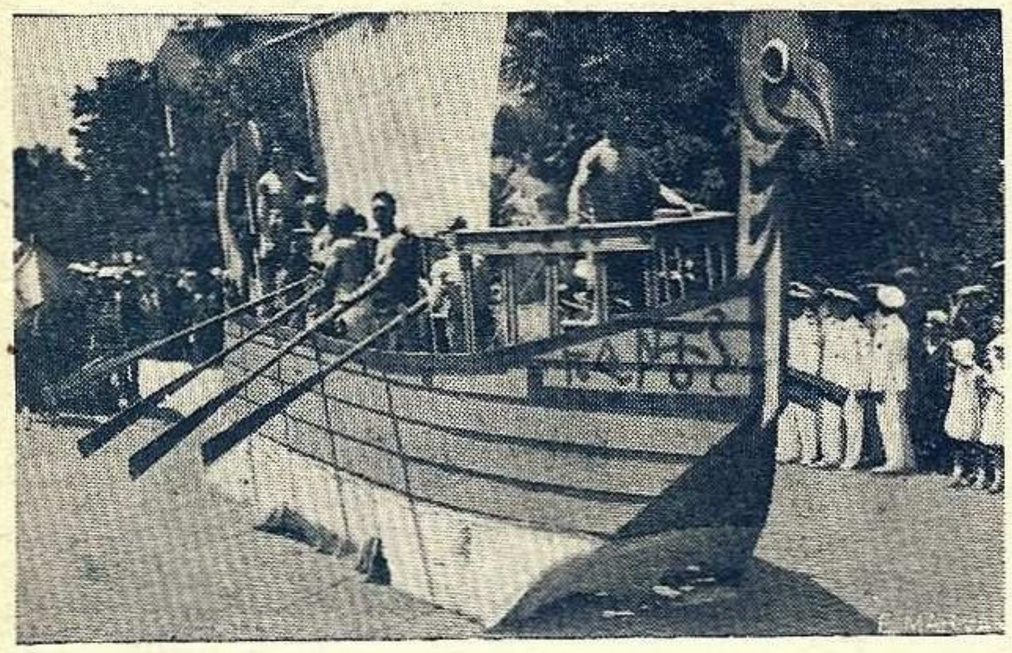
Corul şi orchestra de mandoline a silozului Elen a complectat programul cu bucăţi marinăreşti.

Carul alegoric al Şcoalei Complimentare

Reuşita serbărei se datoreşte comitetului organizator compus din d-nii: Amiral Bărbuneanu P., C-dor Koslinsky, C-dor G. Dumitrescu, Lt. C-dor Stoianovici, Ing. Cotovu, Av. A. Vulpe, Locot. Ghezzo Ed. şi Dumitrescu, directorul Şcoalei Complimentare cărora d-l Amiral I. Bălănescu, comandantul Marinei Regale şi d-l Profesor Gh. Mugur le-a dat un nepreţuit concurs.

Aceste serbări trebue să atragă tineretul — viitorul conducător

de mâine a treburilor acestei ţări, care de pe acum trebue îndrumat şi pătruns de dragoste şi interesele ce trebue să lege ţara de Mare şi Dunăre. De aceia regretăm că nu am avut şi concursul Revizoratului Şcolar şi ai şcolilor primare.



Carul alegoric al Serviciului Portului Constanţa

OTELEC-PUSTINIŞ.

In dimineaţa zilei de 24 Iunie în biserica din Pustiniş s'a ţinut o slujbă religioasă de către preotul Aurel Dan, care e şi vice-preşedintele secţiei, după care d-sa a arătat prin cuvinte frumoase însemnătatea zilei şi rolul Ligii Navale.

După prânz serbarea a fost deschisă prin cuvântarea d-lui V. Toma, preşedintele secţiei, care a arătat rolul Ligii şi desvoltarea comercială ce-ar putea lui Banatul prin amenajările ce s'ar aduce canalului Bega spre a primi vase de tonaj mai mare şi a înfiinţării de curse regulate de poştă şi mesagerii pe acest canal.

Tot în acest sens a vorbit şi d-l Bogdan Petru, secretarul secţiei.

Au urmat apoi concursurile sportive nautice. In fotografia de mai jos se vede un grup de tineri înotători — viitori campioni naţionali poate, de înot.

A avut loc cu această ocaziune şi un interesant concurs de pescuit. Au luat parte 15 concurenţi. Elevul Livius Tabla a prins în 30 minute un crap de 200 gr.

Pentru premianţii concursurilor s'a distribuit premii în bani.

Seara a avut loc o petrecere cu dans care a ţinut până dimineaaţ.

Reuşita serbărei se datoreşte zelului şi dragostei ce-au depus-o

Grupul înotătorilor

membrii comitetului secţiei d-nii: V. Toma, Aurel Dan, Bogdan Petrru precum şi d-nii învăţători N. Săvulescu şi R. Oscar. S'a regretat mult absenţa învăţătorilor din comunele învecinate, Pustiniş, Uivar, Răuţi, San Martin.

ORŞOVA

Serbarea s'a început prin un serviciu divin. Cu această ocazie s'a luat legământul a 40 cercetaşi marinari din echipajul local.

Au urmat cuvântările Comandantului garnizoanei, Căpitanului de port şi a Comandantului cercetaşilor care au îndemnat tineretul spre interesele ţării în legătură cu apa.

Tineretul şcolar a vizitat vasele din port.

S'a botezat cu numele: Bachna, Cerna, Macronia cu ceremonialul obişnuit 3 ambarcaţiuni ale cercetaşilor marinari.

Cu un şlep D. D. S. G. s'a trecut dincolo în Jugoslavia în localitatea Techia unde s'a depus o coroană la monumentul comemorativ jugoslav şi unde delegatul comitetului din Orşova şi primarul din Techia au ţinut cuvântări ocazionale.

Tot aci elevii din Jupalnic — comună lângă Orşova — au executat dansuri naţionale la care s'au asociat şi socolii jugoslavi.

In aceleaşi condiţiuni de transport s'a vizitat apoi insula Ada Kaleh. Intr'un cuvânt serbarea s'a bucurat de o reuşită frumoasă, în special de ordin moral, câştigând pe mulţi tineri pentru scopurile ligei şi contribuind la înfrăţirea populaţiilor celor 2 localităţi riverane.

Reuşita acestei serbări s'a datorit d-nilor: Căpitan de Port Andrei neobositul şi entusiastul nostru susţinător la Orşova, Cpt. C-dor Malcoci, Ing. Voiosu, Belusich, Kleifel.

SULINA

La ora 17 ,la cazinoul dela plaja Mării, s'a oficiat slujba religioasă pentru sfinţirea apelor, de către preotul Paroh S. Vârgolici, asistat de preotul bisericii ellene, Ioan Chiriacos, răspunsurile fiind date de corul catedralei creştine ortodoxe române ,sub conducerea d-lui maestru Sever Tănăsescu.

D-l Comandor Adam Jijie, delegat de secţiunea Sulina a Ligii Navale Române, a vorbit în faţa unei numeroase asistenţe despre importanţa zilei, iar din partea corpului didactic local, a vorbit Directorul şcoalei primare de băeţi, d-l Radu Demetrian.

A urmat apoi programul, compus din producţiuni şcolare — declamări, coruri — în legătură cu apa, şi producţiuni sportive executate de către elevii şi elevele gimnaziului local, membrii soc. sportive „Elpis", „Velebit", „Higiena" şi de către soldaţii staţiunei Sulina.

La această măreaţă serbare au luat parte între Comitetul de conducere al Secţiunii Sulina a Ligii Navale Române numeroşi membri activi ai Secţiunii noastre, autorităţile civile şi militare, întreg corpul didactic, elevii şi elevele gimnaziulu, elevele şcoalei de industrie casnică, elevele şcoalei primare de fete, precum şi un foarte numeros public din oraş şi din împrejurimi.

GIURGIU

La ora 10.30 în frunte cu muzica militară a pornit din centru oraşului spre plajă o procesiune formată din elevi şi eleve cu profesorii respectivi, reprezentanţii autorităţilor civile şi militare, diferite societăţi cu drapele, societăţile corale, clerul şi un numeros public. Ajunşi la plaja de pe malul Dunărei d-nul Savin Popescu, directorul liceului Ion Maiorescu a vorbit elevilor şi publicului despre importanţa apei insistând în special asupra foloaselor ei din punct de vedere economic, politic şi sportiv.

După prânz la 16 h. au avut loc concursuri de natăţie, canotaj şi diferite producţiuni pe apă. Premianţilor li s'a oferit premii în bani.

După aceste concursuri au avut loc plimbări pe apă cu bărci, şalupe, remorchere, jocuri de artificii şi dans până la 24 h.

Agenţia N. F. R. şi Divizia de Dragaje au dat un real şi binevoitor concurs.

Serbarea ar fi avut şi o mai bună reuşită dacă n'ar fi căzut către 17 h. o ploae care a ţinut până la 20 h.

Ziua Apei la Giurgiu

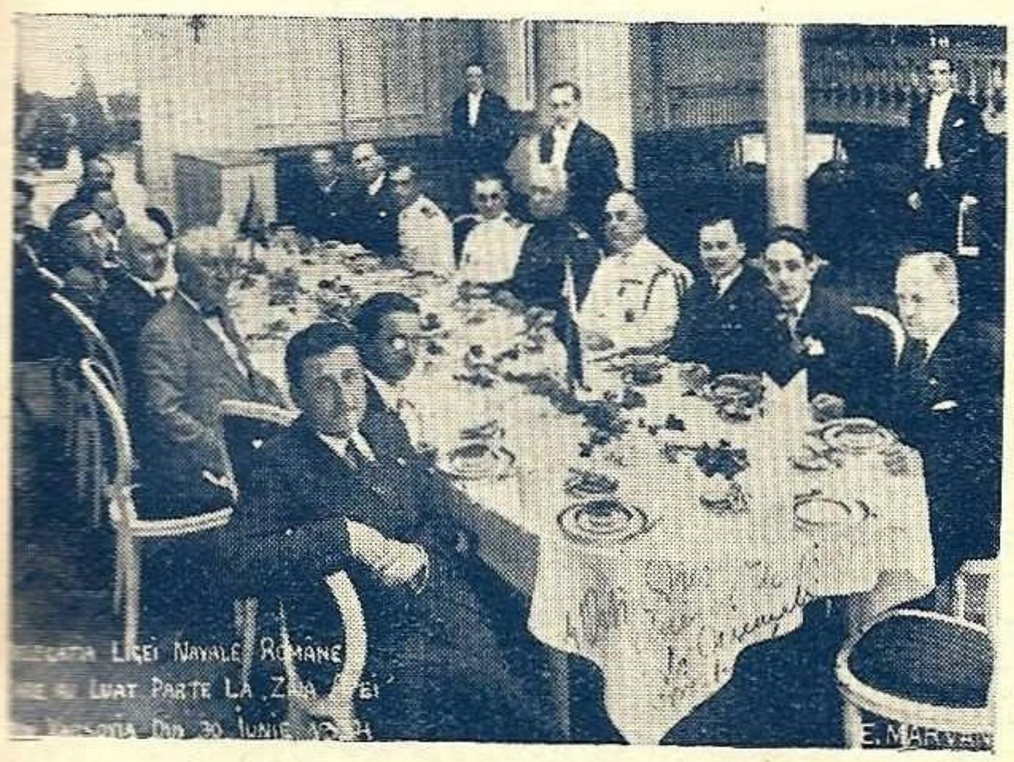
Pentru celelalte localităţi vom arăta cum au decurs serbările, în numărul viitor.

Ziua Mării în Polonia

Ca şi anul trecut, Liga Morska i Kolonjalna a invitat pentru ziua de 29 Iunie „Ziua Mării" o delegaţie a Ligii Navale Române, de rândul acesta 10 persoane din cari 5 reprezentanţi ai L. N. R. şi 5 ai Tineretului L. N. R.

Delegaţia a fost compusă de d. Vice-Amiral (r) M. Gavrilescu şi însoţit fiind de d-nii: Maior G. Turtureanu, Dan Alecu, avocat reprezentând secţia Constanţa, Constantin Lungu, inspector şcolar, din partea secţiei Brăiala şi Nicolae Georgescu. Tineretul L. N. R. a fost reprezentat prin d-nii: Ing. N. Daraban, Iacob Soimulescu, Ing. I. Brezu şi Rudolf Spiegler.

Sosiţi la Varşovia în seara zilei de 27 Iunie, au fost întâmpinaţi



Dejunul oferit de Liga Morska

la gară de reprezentanţii L. M. i K. şi Asociaţiei Universitare „Liga". In dimineaţa următoare, însoţiţi de d-nii: Waclaw Witkiewicz, Zbigniew Piantkowski şi Henryk Szpajzman, delegaţii noştri au vizitat Palatul Regal.

In întreaga Varşovie pregătiri febrile pentru serbări. Propaganda Ligii Maritime şi Koloniale este impresionantă. Peste tot afişele sale de propagandă. Toate clădirile arborează pavilionul Ligii, chiar şi oficialităţile. Un tramvai pe a cărui platformă s'a montat o miniatură de vapor străbate în mod continuu străzile.

După vizitarea Palatului Regal, oaspeţii români sunt invitaţi la dejunul ce le este oferit de L. M. i K. Participă din partea Ligii Morska d-nii: General Gustav Dreszer, Demski, Dir. Czerminski, Maior Fularski, Comandor Stoklasa, Waclaw Witkiewicz.

In seara aceleaşi zile serbarea pe Vistula unde are loc defilarea îmbarcaţiunilor.

A doua zi dimineaţă, după serviciul religios, delegaţia românească depune o coroană pe mormântul Eroului Necunoscut.

La amiază începe pe Vistula defilarea tuturor îmbarcaţiunilor asociaţiilor sportive. Intr'o formaţie impecabilă trec rând pe rând skifuri, caiace, etc. Caiacele formează majoritatea.

In aceiaşi seară delegaţia părăseşte Varşovia plecând spre Gdynia. La Gdynia, a doua zi dimineaţa, se remarcă nesfârşitele delegaţii ce sosesc din toată Polonia şi fac o idee de mulţmea ce va lua parte ziua următoare la serbare. Hotelul Rosany Gaj îşi primeşte oaspeţii cu aceiaşi ospitalitate ca şi pe escursioniştii din Aprilie. In aceiaşi dimineaţă programul prevede vizitarea portului.

Duminică 1 Iulie, punctul culminant al serbărilor. La poalele dealului, pe care în viitor se va înălţa Catedrala Sfta Maria, la un altar improvizat se oficiază slujba religioasă în prezenţa Preşedintelui Republicei, oficialităţilor, delegaţiilor şi trupelor. După serviciul divin vorbeşte Ministrul Muncii despre importanţa zilei.

Generalul Dreszer, Preşedintele Ligii Morka i Kolonjalna, arată scopurile asociaţiei ce conduce.

Urmează apoi defilarea armatei, delegaţiunilor din întreaga Polonie, tineretul şcolar, universitar, cercetăşesc, asociaţiile sportive, etc.

In seara zilei de 1 Iulie delegaţiunea noastră pleacă din Gdynia sosind în Bucureşti la 3 Iulie.

☐ Societatea *„Orizontul"* a ofiţerilor din marina comercială a întocmit şi înaintat un memoriu ministerului de comunicaţii prin care îşi expun justele lor doleanţe:

1) Incadrarea şi salarizarea după gradul şi funcţia ocupată la bord.

2) Avansările la alegere să se facă numai pentru funcţiile de comandant, secund şi şef mecanic; pentru celelalte grade, alegeri numai la vechime.

3) Intocmirea de bugete reale pentru fiecare navă, care să cuprindă personalul ofiţeresc necesar.

4) Hrana şi locuinţa ce o au la bord să nu fie socotite cu avantaje materiale a ofiţerului pentrucă pentru acestea, vaporul îi are în permanenţă la bord şi pentrucă chiar cu aceste zise avantagii tot trebue să aibă locuinţă la uscat pentru familie.

Moneda străină să se dea efectiv pe tot timpul voiajului în apele străine la fel pentru orice categorie de vas (poştal, cargobot).

5) Să se acorde ajutoare de echipament.

6) Reduceri pe C. F. R.

☐ Consiliul de administraţie al P. C. A. a hotărât construirea unei nave moderne de pasageri care se va numi *„Regele Carol II"* şi care va deservi linia Constanţa-Alexandria.

Nava va putea transporta un total de 350 pasageri şi 800 tone de marfă.

Va avea 21 noduri viteză şi va fi amenajat cu instalaţiuni frigorifere ce-i va permite exportul de carne, ouă. Preţul aproximativ al construcţiei va fi de circa 200 000.000 lei.

In situaţia actuală de luptă pentru viteză şi confort ,hotărârea P. C. A., va ajuta ca S. M. R. să poată lupta cu pavilionul străin cu mai mult succes.

☐ Societatea de navigaţie *„România"* urmând a se desfiinţa, parcul său de nave va fi cumpărat de către *S. M. R.*

Acest parc de nave e format din cargourile *Prahova* (6400 tone, *construit 1924*), *Siretul* (aceleaş date), *Oltul* (7500 tone, construit 1922, arde cărbuni).

O comisiune de expertiză compusă din d-nii Amiral *Mărgineanu,*

ing. *I. Ghica* şi C-dor *E. Roşca* a stabilit valoarea totală a acestor nave la 17.524.000 lei.

Aceste vase vor înlocui cargourile *Dobrogea* şi *Bucureşti* care vor fi scoase din uz şi vândute la fer vechiu.

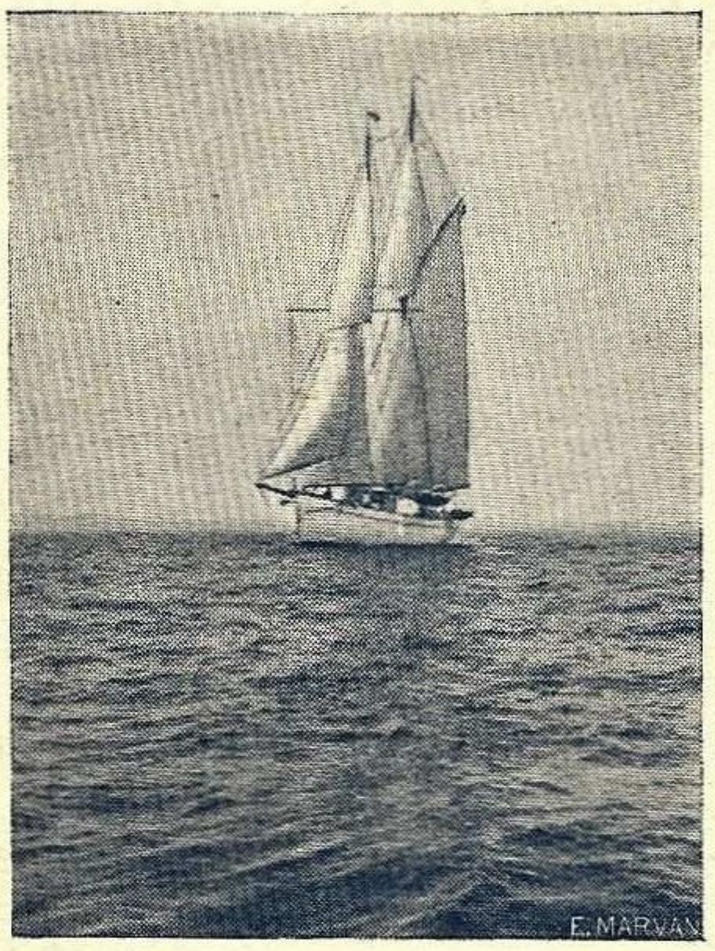
Vor face probabil ruta Siria, Palestina, Egipt.

Yachtul danez „Doriana" la Constanţa.

La 29 Iunie a .c. a sosit la Constanţa yachtul danez *Doriana* proprietatea d-lui *William Wett,* industriaş, membru al *Yacht Clubului Regal Danez* (K. D. Y.).

Yachtul e într'un voiaj de plăcere în care a atins *Genova, Malta, Pireu, Istambul, Varna.*

E construit în 1930 la şantierele *Fredericsund-Copenhaga.* A costat 7 milioane lei ; 200 tone ; 30 m. lungime, 7 m. lăţime ; pescaj 11 picioare, motor 50 H. P. *Thornicroft,* echipaj 8 oameni.



Yachtul Doriana

Interiorul e împărţit în compartimente pentru maşină, careu, bibliotecă, cabină de lucru, bae, 4 cabine şi postul echipajului spre prova. Toate sunt confortabile şi luxos mobilate. Careul e o adevărată expoziţie de cupe câştigate — vreo 300 — de către d-l *Wett* în diverse probe.

La sosire yachtul a fost complimentat de către d-nii *Lt. C-dor Stoianovici Alex.* şi *Locot Ghezzo E.* din partea *Yacht-Club Regal Român.* Vizita a fost întoarsă, d-lui *Amiral Bălănescu* vice-preşedintele Y. C .R. R. de către d-l *Wett.*

La sediul Y. C. R. R. a avut loc o recepţie în cinstea d-lui *Wett.*

Lt .GHEZZO

Recenzii

Sfârşitul luptei pentru Dunăre

D. Jan Şeba, ,ministrul Cehoslovaciei la Bucureşti, a publicat în ziarul „Adevărul" un articol cu titlul de mai sus, în care după ce face un scurt istoric al tendinţelor moscovite de a pune mâna pe gurile Dunărei, răpirea Basarabiei în 1812, retrocedarea a trei judeţe în 1856, reluarea lor în 1881, arată cu competinţa sa, că noua tendinţă a republicei Sovietice fiind spre răsărit, România poate răsufla liniştită.

„Politica externă română celebră prin funcţia ei de intuiţie se acomodează situaţiei şi eminentul diplomat şi jurist, ministru Titulescu, de acord cu colegii săi Beneş şi Jeftici ajunge la o înţelegere cu puternicul vecin dela Nord-Est şi sfârşeşte definitiv lupta seculară pentru gurile Dunării".

Cu spiritul nostru paşnic, asigurările atât de preţioase ale d. ministru Şeba nu poate de cât să ne bucure. Trecutul ţării noastre ne dovedeşte cu prisos că pentru gurile Dunării, care se întind până la Bosfor, s'au războit toate popoarele Europei, dela Englezi şi până la Ruşi, iar războaele au început cu ocuparea principatelor, cu răpiri din trupul ţării, cu lupte sângeroase în care noi am avut mai mult de suferit.

Politica economică a Balcanilor

Unul din ultimele numere ale revistei jugoslave „Jadranska Straza" publică un foarte interesant articol intitulat „Politica maritimă a Balcanilor".

După autor, pactul Balcanic încheiat în ultimul timp — de natură pur politic — trebue să fie urmat de un pact economic. Micei înţelegeri politice de azi trebue să urmeze o înţelegere economică.

Rolul politic cel are în Sud Estul European Mica Inţelegere îl va avea mica înţelegere economică din punct de vedere economic.

Pactul economic Balcanic ar interesa din punct de vedere maritim toate statele Balcanice, pentrucă o politică maritimă comună le-ar crea avantagii însemnate nu numai comerţului maritim propriu zis dar chiar economiei generale ale acestor state.

In situaţia de azi, aceste avantagii sunt în mâna altor state maritime.

Marinele comerciale ale semnatarelor pactului Balcanic dispun de o flotă de circa 1000 nave cu un tonaj total de 2.100.00 tone. O înţelegere şi o politică tarifară judicios fixată în legătură cu reţelele de căi ferate şi o împărţire a transporturilor, ar face ca produsele statelor semnatare să fie aruncate pe piaţa mondială cu mai mult folos.

O înţelegere în acest sens ar duce chiar şi la o perfecţionare a materialului navigant a acestor state.

Realizarea unei asemenea înţelegeri ar întări şi mai mult pactul politic al Balcanilor şi ar pune bazele unei noi stări de lucruri din punct de vedere economic în Balcani dela care nu s'ar putea sustrage nici un stat al acestei peninsule.

Autorul are desigur mare dreptate, dar sunt şi foarte multe interese economice care se ciocnesc prea mult ca să poată duce la o realizare de acest fel. Avantagiile cele mai mari le-ar trage desigur flotele cele mai numeroase, adică a Greciei şi Yugoslaviei.

Reviste primite

Journal de la Marine Marchande No. 793, 794, 795, 796, 797 ; *Le Yacht* No. 2672, 1673, 2674, 2675, 2676, 2677 ; *Die Yacht* No. 22, 23, 24, 25, 26 ; *Mer et Colonies* No. Iunie, Iulie ; *Italia Marinara* No. 6, 7 ; *Italia Navale* No. 11—12 ; *The Mavy* No. Iulie ; *Morze* No. 6, 7 ; *De Zee* No. 6, 7 ; *Mer et Marine* No. 12 ; *Revue de la Ligue Maritime Belge* No. 6 ; *Nautical Magazine* No. Iulie ; *Revista de Higienă Socială* No. 7 ; *Rev. Infanteriei* No. 7, 8 ; *Buletinul P. C. A.* No. 6 ; *Satul* No. 44—45 ; *Antigaz* No. 7—8 ; *Revista geniului* No. Iunie ; *Curierul cercetaşilor cohortei Grinviţa* No. 5—6 ; *Poşta informativă* No. 154 ; *România aeriană* No. 5—6 ; *Revista Fundaţiilor Regale* Iulie ; *Natura* No. 7 ; *Orizontul Maritim* No. 1 ; *Revista Educaţiei Fizice* No. 5 ; *Revista industrială* No. 1—4 ; *Lumea Nouă* No. 6 ; *Lupul de argint* No. 28 ; *Plugarul* No. Maiu-Iunie ; *Şcoala şi viaţa* No. 1—2; *Aerul* No. 2—3; *Marea ; Marina* No. 1.

Bibliografie

DE REBUS MARIS (Despre lucrurile Mărei) de C. Tonegaru, coprinzând : Cum se naviga odinioară şi cum se navigă astăzi cu însemnate reţete cu privire la navigaţia modernă.

MANDATUL AGENTULUI DE NAVIGAŢIE de C. Tonegaru coprinzând: îndatoririle agentului la plecarea şi sosirea vapoarelor, calculul navlului, teoria conosamentului sustras sau pierdut şi istoricul agenţiilor de vapoare din România.

CODUL MARITIM ŞI FLUVIAL ediţia II-a 1934 de C. Tonegaru coprinzând: codicele legile, regulamentele şi convenţiunile cu privire la navigaţie.

REGULELE DE DRUM PE DUNARE ŞI MARE de Const. Tonegarru cu o prefaţă de d-l comandor A. Negulescu coprinzând: Regulamentul C. I. D., C. E. D. şi Reg. internaţional pentru prevenirea abordajelor.

CÂNTEC DIN MARE un elegant volum de poezii tipărit în editura Ligei Navale de Lt. comandor N. Cristescu.

Dela Secţiade Propagandă a Tineretului Ligii Navale Române

Tineretul Ligii Navale Române ca urmare legăturilor sale cu Tineretul Polon a putut să ofere membrilor Ligii Navale Române, locuri în diferitele tabere din Polonia în condiţiunile cele mai avantajoase şi trimiţând pentru luna Iulie numărul de persoane indicat în dreptul fiecărei tabere:

1. La tabăra dela *Stary-Sacz,* în Munţii Tatrei lângă Zakopane, pe d-nul N. Crevedia, ziarist.

2. La tabăra instructorilor dela *Jastarnia* pe d-nii: Lt. D. Dumitrescu şi Profesor V. Torge.

3. *La Troki,* la ţărmul lacului Galwa, lângă Vilno unde fiinţează o tabără pentru studenţi a Asociaţiei Interuniversitare *„Liga",* Tineretul L. N. R. a trimis pe d-nii: Stelian Mateescu, Constantin Frunzescu, Mircea Dumitriu şi Alexandru Buiu.

4. Tabăra dela *Jastarnia* a Ligii Morska i Kolonjalna are ca oaspeţi 32 persoane, grup plecat la 6 Iulie şi condus de d-ra Maria Ceparianu.

5. In ziua de 10 Iulie au plecat la *Spala* un grup de 6 persoane.

Rezultatul concursului interşcolar

La 15 Iulie s'a închis concursul inter-şcolar, la care nu au răspuns decât 60 concurenţi, 19 tineri şi 41 tinere.

Să fi fost cauza examenele de fine de an? libertatea condiţiunilor? Lipsa de timp sau de interes? Nu putem şti, — dar datori suntem a aduce cele mai vii mulţumiri onor. Direcţiunei liceului de fete *„Domniţa Ileana"* din Constanţa, care înţelegând rostul concursului, a stimulat elevele: 40 din ele ne-au trimis foarte interesante lucrări şi drăgălaşe desenuri. Pentru acest motiv Liga Navală va decerne şcoalei o diplomă.

Băeţii au fost mai atraşi de lucrările scrise, domnişoarele de desenuri. Liceele deţin recordul cu 53 concurenţi, după ele venind Comerţul superior cu 4, profesionale cu 3 şi primare cu 1.

Ca localităţi, Constanţa e în frunte cu 42, apoi Bucureşti cu 4, Iaşi cu 3, Galaţi cu 2, Ploeşti, Craiova Baia Mare, Cernăuţi, Bomgani, Giurgiu, Oradia Temişoara şi Isaccea cu câte unul.

LUCRARI SCRISE.

Prima chestiune, — „ce vă vine în minte când se pronunţă cuvântul apă", — a dat cele mai variate răspunsuri, în care s'a văzut cultura şi preocuparea celui care a fost atras de acest subiect. Nu au lipsit nici triste întâmplări de apă, nici chiar versuri.

Dintre LICEENI ne-a trimis lucrări:

BELLOIU VIORICA, *cl. III A. liceul „Domniţea Ileana", Constanţa,* după ce arată cum se pronunţă cuvântul *apă* face *„filmul apei"* dela creaţia lumei până la Tisa, Nistru şi Marea Neagră, marea noastră. *(Premiată).*

BĂDICĂ GHEORGHE, *cl. VII liceul „Mircea cel Bătrân" Constanţa,* o duioasă întâmplare pescărească. *(Menţiune).*

BERCOVICI BRUNO, *cl. II liceul „M. Eminescu" Bucureşti,* o întâmplare pe Dunăre, care are loc pe Mare.

CALOENESCU ELENA, *cl. I lic. „Domniţa Ileana" Constanţa,*

CARACOSTEA D. CRISTEA, *cl. VII liceul „Mircea cel Bătrân" Constanţa,* povesteşte o păţanie cu barca pe lacul Mamaia. *(Menţiune).*

COLTOFEANU ANDREI, *elev cl. VII liceul militar Iaşi,* după ce arată că cuvântul apă face să răsară în minte un vapor, ne povesteşte cum s'a lovit cu barca de un vapor şi a fost salvat de marinari. *(Menţiune).*

GOLDENBERG LYDIA, *cl. III liceul „Domniţa Ileana" Constanţa,* face duioasa poveste a unei picături de apă. *(Menţiune).*

GĂLĂŞEANU N. PAUL, *cl. V liceul „Aron Pumnul" Cernăuţi,* povesteşte o călătorie cu „Dacia" şi cu rău de mare spre Istambul.

LEFTER MARIA, *cl. I liceul „Domniţa Ileana" Constanţa,* a fost foarte impresionată de moartea unui pescar în larg şi aducerea lui la mal de tovarăşi.

LUCHIAN TUDOR, bănuim elev de liceu după cele scrise, din *Tudora,* ne dovedeşte geologiceşte că „apa e viaţa" şi ne trimite poezia „Pescarii" ce o vom publica. *(Menţiune).*

MIHĂESCU VIOLETA, *cl. II liceul „Domniaţ Ileana" Constanţa,* arată diferitele înţelesuri şi foloase ale apei.

ORGHIDAN I., *cl. VII liceul Cantemir, Bucureşti,* face o închinare apei pentru motive arătate clar şi ordonat. *(Premiat).*

PIEPTEA-DONICI N., *cl. VII lic. Militar, Giurgiu,* combină toate foloasele apei cu înecul unui copil de ziua apelor *(Premiat).*

SCHIŢEANU EMILIA, *cl. I lic. „Domniţa Ileana" Constanţa,* mărturiseşte că pronunţând zilnic cuvântul apă, nu e impresionată, dar când stă şi gândeşte... dau năvală răspunsurile.

SIDERI ELLI, *colegă cu precedenta,* face o interesantă incursie dela Moise şi Columb până la concluzia că „aşa e apa cu bunurile şi relele ei".

STĂNESCU CECILIA, *cl. III, acelaşi liceu* cu numeroase citaţii şi proverbe româneşti. *(Menţiune).*

TRIPCOVICI NICULINA, colegă cu precedenta, defineşte apa „neînvinsă, dornică şi de temut binecuvântare a pământului". *(Menţiune).*

TEODORESCU VIORICA, *cl. II acelaşi liceu,* deplânge aruncarea în apă a unui căţeluş.

TOMULESCU ALEXANDRINA, *cl. III acelaşi liceu,* în genul colegelor sale.

VASILIU GRIGORE, *cl. VI A. lic. „Şincai" Bucureşti,* — poezia şi filozofia din care vom cita ceva. *(Menţiune).*

VLASOPOL EMANUELA, *cl. II A. lic. „Domniţa Ileana" Constanţa,* arată sfinţenia apei.

ZAHARIA ANA, colegă cu precedenta ne reaminteşte de Sanger, de răniţi, la Călugăreni, etc.

Din şcoli profesionale au trimis lucrări:

CHIRICĂ N., *cercetaş marinar,* Galaţi. *(Menţiune).*

CĂCIULĂ FLORIAN, *an. II, Sc. Arte şi Meserii Baia Mare,* cu un film trist de ce va fi când va dispare apa şi o poveste tragică cu prune furate, scaldă, etc. *(Premiat).*

DENDRINO VIRGINIA, *cl. IV Sc. Sup. Comercială Galaţi,* o schiţă umoristică pe plajă.

IONESCU DUMITRU, *cl. IV Sc. Sup. Comerţ Iaşi,* dezastrul unei viituri *(Premiat).*

MIRESCU VLADIMIR, *an. II, Sc. Comercială Sup. Bucureşti,* o poveste cu marinari şi vin furat.

SINTO ELENA, cl. III profesională Oradea, o sinteză ştiinţifică şi anti-alcoolism. *(Menţiune).*

UIUL AUREL, Sc. Sup. Comerţ Timişoara, nu eboş de lucrare. *(Menţiune).*

PREMIAŢI

BELLOIU VIORICA, cl. III liceul „Domniţa Ileana" Constanţa.

CĂCIULĂ FLORIAN, Baia Mare.

IONESCU DUMITRU, Iaşi.
ORGHIDAN I., cl. VII lic. Cantemir, Bucureşti.
PIEPTEA-DONOVICI, cl. VII lic. Militar, Iaşi.

MENŢIONAŢI

Bădică Gh., Constanţa ; *Caracostea D. Cristea,* Constanţa ; *Coltofeanu Andrei,* Iaşi ; *Gălăşeanu Paul,* Cernăuţi ; *Luchian Tudor,* Botoşani ; *Stănescu Cecilia,* Constanţa ; *Tripcovici Niculina,* Constanţa ; *Vasiliu Grigore,* Isaccea ; *Goldenberg Lydia,* Constanţa ; *Chirică N.,* Galaţi ; *Sinto Elena* ,Oradea ; *Uiul Aurel,* Temişoara.

DESENURI

La acest concurs, la care se cerea pe lângă talent şi spirit de observaţie, s'au primit 43 de lucrări dela 30 de tinere şi promiţătoare talente.

Pe şcoli au fost 4 desenuri îngrijite trimise de elevul HONCERIU ERVIN dela *sc. primară No .4 din Constanţa :* bricul Mircea, vap. Impăratul Trajan, o barcă cu rame şi una cu pânze. *(Premiat).*

Restul au fost 4 elevi şi 25 eleve de liceu :

ARSENE MARIA, *cl. II lic. „Domniţa Ileana", Constanţa,* un vapor în tuş cu trei catarge, lângă un far la un picior de stâncă

ANTAL LIVIU, *cl. II colegiul N. „Sf. Sava" Bucureşti,* eleganta şi sobra siluetă a unui vapor modern. *(Menţionat).*

BELOIU ELENA, *cl. B. lic. „D. Ileana" Constanţa, (Menţiune).*

BERCOVICI BRUNO, *cl. II lic., „Mih. Eminescu", Bucureşti,* acelaşi model ca d-ra Arsene, plus un aeroplan o barcă şi un titlu „Insula Şerpilor".

CALOENESCU ELENA, *cl. I A. lic. „D. Ileana", Constanţa,* o regiune inundată cu o moară doar cu două aripi de aeroplan.

CONSTANTINESCU I. EUGENIA, *cl. II A, acelaşi liceu* o suavă compoziţie de baltă. *(Menţiune).*

CIUREANU EUGENIA, *aceiaşi clasă şi liceu,* o barcă pe furtună, în larg, fără catarge, fără om, fără cârmă, dar cu pânzele intinse ca la regate. Observaţi mai bine bărcile din port, căci talent aveţi.

CARUANA TEREZA, *cl. II B acelaşi liceu,* un splendid cazinou din Constanţa, bărci minunate, dar... unde s'a văzut la Constanţa soarele răsărind după munţi ?

CIOCĂRDEL FLORIN, *cl. V lic. „Petru şi Pavel" Ploeşti,* o barcă cu pânze, o escadră 'n mers, altă escadră noaptea şi un colţ de mare, minunat lucrate. *((Premiat).*

DICU SILVIA, *cl. II B, lic. „D. Ileana" Constanţa,* un pastel cu o corabie catalană.

DELACERNA-PISTOL AL. *cl. IV colegiu Carol I, Craiova ; (Menţiune).*

DUMITRESCU D. .MARIA *cl. I A. lic. „D. Ileana" C-ţa,* o migăloasă dar reuşită compoziţie bărci de pescari olandeze, — după steag cu culori orizontale şi derivor. *(Premiată).*

ERETIAN ANAHID, *cl. I B, acelaşi liceu,* o dudue culegând nuferi pe lac.

FOTIN ELENA, *cl. III B, acelaşi liceu,* un solid vapor cu un îndrăzneţ căpitan : rade stâncile.

FRANGOPOL ELENA, *cl. I A, acelaşi liceu,* bărcuţe fără scote, întrebaţi un marinar.

GEORGESCU C-TIN, *cl. V liceui „Mircea cel Bătrân" Constanţa,* compoziţii localnice : un vapor la silozuri, un hidroplan la intrecere cu o şalupă, torpiloare ancorate, curse de yachturi.... fără yachtmeni. Au picat în mare ? *(Premiat).*

GEREANU EUGENIA, *cl. I lic. „D. Ileana", C-ţa,* o gondolă pe apus de soare în larg. *(Menţiune).*

GHEORGHIU VALERIA, *cl. II B, idem,* — o corabie cu pânze imaginare şi cârpite, cu pupa 'n soare şi prova 'n far. Priviţi în port, veţi găsi subiecte originale, demne de siguranţa la desen ce aveţi. Părăsiţi modelaju! cu efecte de culori : soare roşu ,cu reflexe galbene pe mare albastră. Roş cu albastru nu dă galben. Priviţi marea în răsărit ori apus de soare şi îmbătaţi-vă cu ea, luaţi schiţe, căci mână aveţi.

GULELIS ELENA, *cl. I, idem,* soare cu raze negre, un turc cu barca la pescuit. Priviţi mai bine natura.

IONESCU ELISABETA, *cl. I A, idem,* un semeţ vapor de război.

IONESCU MARGARETA, *cl. II B, idem,* o barcă la picior de munţi pleşuvi.

PANU I. STELLA, *cl. II A, idem* ,o mănăstire pe un mal de lac.

PAPATANASE SOFIA, *cl. II B, idem,* un sângeros colţ de stâncă... spaniolă.

POPOVICI N., *cl. III, idem,* o schiţă plină de făgădueli, cu un torpilor.

PRODAN VIORICA, *cl. I, idem,* o bărcuţă multicoloră, pe un râu.

SIDERI ELLI, *cl. I A, idem,* o nocturnă cu furtună.

SPILIADIS CORNELIA, *cl. III B, idem,* un Gibraltar sau Agigea, cu bărci şi pescăruşi. *(Menţuine).*

TARANOV ZENOVIA, *cl. II A, Idem,* o plajă liniştită cu pescari somnoroşi şi un vapor în zare.

TRIPCEA EUFROSINA, *cl. I B, idem,* o barcă cu pânze... transparente, dar cu motive decorative la chenar adorabile. *(Menţiune).*

TUDORAN V., *cl. II, idem,* o barcă militară care se saltă pe mare lină şi un pescar englez pe mal.

VASILACHE TAMARA, *cl. II A, idem,* un promiţător tuş.

PREMIAŢI :

Ciocărdel Florin, cl. V lic. „Sf. Petru şi Pavel" Ploeşti.
Dumitrescu D. Maria, cl. I A, lic. „D. Ileana" Constanţa.
Georgescu Constantin, cl. V lic. „M. B." Constanţa.

MENŢIUNE :

Antal Liviu, Bucureşti ; *Beloiu Elena,* Constanţa ; *Constantinescu Eugenia,* Constanţa ; *Delacerna Pistol,* Craiova ; *Gereanu Eugenia,* Constanţa ; *Spiliadis Cornelia,* Constanţa; *Tripcea Eufrosina,* Constanţa.

MINIATURI

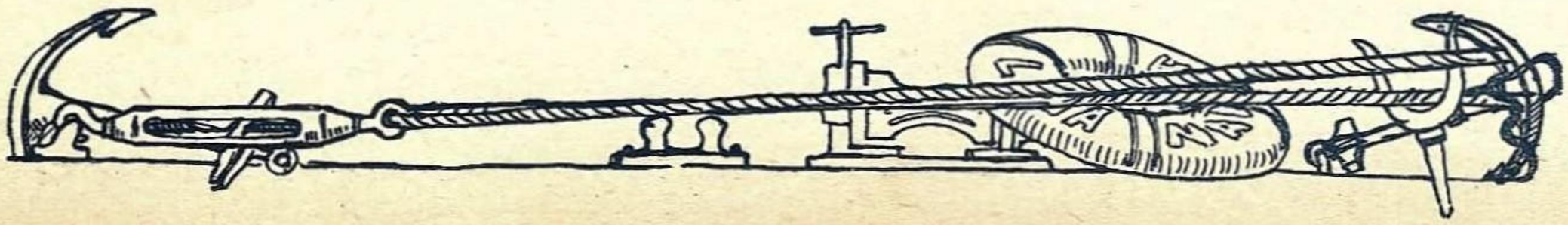
Din cauză că s'a dat libertate de model, material, etc. nu s'au primit decât două :

Paul N. Gălăşescu cl. V, Liceul Rron Pumnul Cernăuţi, modelul unui cargobot (menţiune).

Matache St. Octav, cl. III primară No. 3 Bucureşti, un model de humă.

In numărul de faţă dăm una din lucrări, restul treptat în lunile viitoare.

In ultimul moment am primit o serie de lucrări dela liceele militare Tg. Mureş şi Iaşi despre care vom vorbi în numărul viitor.



P/HN 64

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 9
SEPTEMBRIE 1934
ANUL III

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Redactor: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

CUPRINSUL:

In jurul a patru discursuri . . . . . .
Marina Noastră . . . . . *Cpt. Săndulescu V.*
Constatări practice . . . . . de *Lt. C-dor I. Bălan*
Eroii Mării . . . . . *C-dor (R.) Oprişanu*
Filmul Apei . . . . . de *Belloiu Viorica*
„Salvamar" Societate de salvare a Naufragiaţilor în Apele Teritoriale Româneşti . . . . . *D.*
Manevra ambarcaţiunilor cu vele . . . . . *V. V.*
Spicuiri din „Bleu Marine" . . . . . de *Louis Guichard*
Dramele Mării . . . . . *Trad. Koral*
Pescarii . . . . . de *Luchian*

Cronică: Accidentele de înot şi prevenirea lor.—Cupa America.—Căutătorii de Tezaure.—Formarea ofiţerilor marinei germane.—Flota comercială mondială mai mică de cât anul trecut.—Incercările radiofarului Marconi.— Un senzaţional proces maritim. — O statistică interesantă.—Şalupa Feri.

Informaţiuni, Recenzii. — Reviste primite. — Cum s'a serbat ziua Marinei. — Ziua apelor.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Pentru străinătate preţul dublu.

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaiei anuale de 280 lei membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.

Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

P/MH 64

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

CLUBUL CICLISMUL Parcul Sportiv Regele Carol II Intrarea la Parc 10%

BASINURI ŞI LACURI

LIDO — Bazin cu valuri, intrare 40 lei membrii L. N. R.
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57 10% reducere,
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri articole de birou 5% red. p. literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală.* Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10%

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* 5% specialităţi 25% reţete medic
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopul, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete, 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* speciatităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10%

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, Lămpi şi Reşouri, *Ion Ghica (fostă Vestei), 9:* 10% reducere.

CROITORI

H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5%
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10% reducere.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10* 10% reducere.

FOTOGRAF

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%
La amatorul FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10% reducere

CABINET MEDICAL

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15 % reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri. diatermie. Consult 16-20. Banu Manta 79 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10%

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10 %
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15%
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20% la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol. 26 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie afară de cărţi străinc.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORU, Croitorie de Dame, Bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urtnare, *Str, Dimineţii* colţ cu Pr. Maria. 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1934. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VÂLCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl. 2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„ 24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„ 22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„ 19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„ 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. — La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primeşte şi revista

A infiltra şi altora dragostea pentru mare,

A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

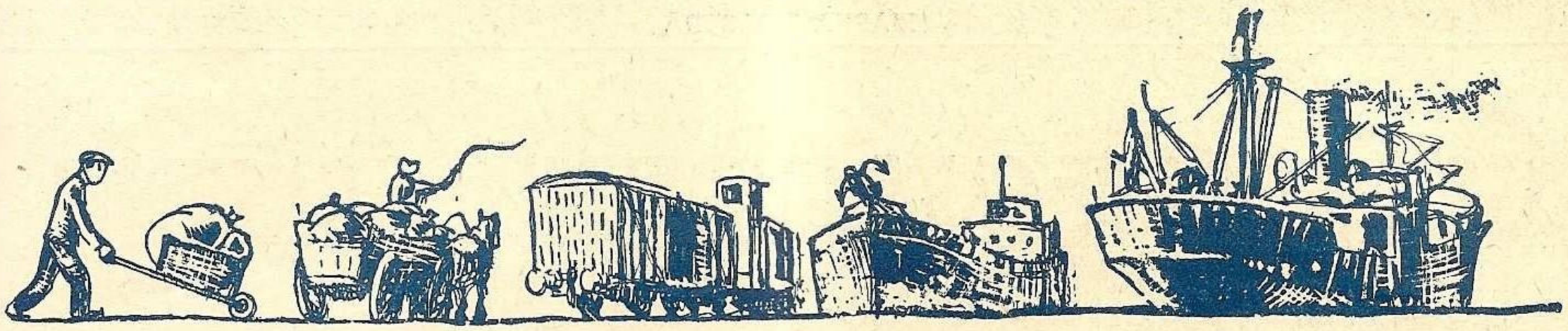
Cotizaţia .....

Semnătura, ...

COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Fiecare membru primeşte
G R A T U I T
revista *„Marea Noastră"* şi se bucură de avantajele de pe verso



IN JURUL A PATRU DISCURSURI

Marina, ca orice instituție condusă de oameni și trăind în mijlocul altora, a avut epocile ei de ridicare, de stagnare, de regres, de splendoare. Curba evoluției ei ar fi foarte interesantă, mai ales pentru tineret: ea merge paralel cu aceia a *„spiritului Mircea"* reliefat odată de M. S. Regele și reamintit anul acesta.

In istoria marinei noastre ziua de 15 August 1934 va însemna o dată importantă, un punct de plecare către un viitor de împliniri. E de ajuns să spicuim și să adâncim cuvântările ce s'a ținut dimineața și seara, redate în întregime în corpul revistei.

A vorbit mai întâi d. *Amiral Bălănescu,* comandantul marinei, care dându-și seama de înalta răspundere ce are pe lângă partea pur protocolară a însemnătății zilei, a sentimentelor marinarilor, a rolului forțelor navale de Dunăre și Mare, a nădejdiilor pentru viitor, etc. a avut *curajul* să arate în fața Capului Țării, a dregătorilor și a publicului, CARE SUNT LIPSURILE armei ce comandă: *alocații bugetare.*

Pentru antrenarea de război, — trageri și călătorii, — *submarine și bază navală.*

M. S. Regele a ținut să reamintească că numai cu acel spirit *„Mircea"*, marina noastră poate dăinui: drag de larg, necurmată disciplină.

Dar mai semnificativ a fost apelul către dregători ca, cu toată vitregia timpurilor, aceștia să găsească fondurile fără cari marina nu va putea nici de data aceasta să-și împlinească marele, covârșitorul ei rol în apărarea țării.

Și dregătorii nu au întârziat a arăta că apelul a avut răsunetul unei porunci că nevoile marinei, deci ale țării, vor fi împlinite.

Neuitate vor fi cuvintele rostite de d. *Prim ministru G. Tătărescu:* „destinele neamului sunt legate de țărmurile care ne înconjoară.

Ar trebui citat întreg discursul, — accentuăm doar câteva pasagii:

„Nu e sărbătoare mai înălțătoare ca această zi a marinei".

„Marina a rămas școala cea mare de energie... temelia vieții".

Dar încheerea cu asigurarea că guvernul va face totul pentru propășirea celor două marini? In sufletul marinarilor, ca și a celor cu drag de țară reînoiau vremurile lui Kogălniceanu, Codreanu, Manu, Brătianu, când dregători înțelepți în concepții și dârji în realizări, alături cu domnitorii de pe acele vremuri, își dau seama ce însemnau încă de pe atunci apele navigabile românești, care pe de o parte trebuiau apărate, pe de alta naționalizate. Problema e tot atât de acută ca și atunci: apărarea nu-i desăvârșită, iar de apele noastre 85% trag străinii foloasele.

Iar răspunsul *M. Sale Regelui* a consfințit în mod lapidar și de neuitat două mari adevăruri, a pus capăt la două mari contrtoverse.

Primul: la noi în țară, prin situația unică față de oricare alta, marina militară *„e legată printr'o frăție indiscutabilă de cea comercială.*

In ori ce parte din lume marina comercială și pescăria dă elemente formate marinărește celei militare, care-i desăvârșește specialitatea combativă. La noi e invers: marina militară ia copiii țării din toate colțurile ei, munte sau ses, de la oi ori plug, și-i face atât instrucția de război, cât și aceia, — cea mai grea, — a meseriei de marinar.

Din școala marinei militare și-a putut recruta cea comercială dela directori și comandanți, până la marinari, focari, chelneri și bucătari.

Școala marinăriei la noi a fost și este deci marina militară, fără care nu se putea naționaliza cea comercială.

Spre cinstea acestor școli străinătatea chiar a apreciat valoarea acestor elemente: mulți absolvenți ai școalei de marină sunt căpitani pe vase străine, unul e cappilot pe La Plata!

Al doilea: *Marina nu este un lux. Ea e costisitoare,* căci pe când cu câteva milioane se poate cumpăra un avion, cu un batalion se poate avea în câțiva ani o divizie, o navă costă sute de milioane, întreținerea și antrenarea alte zeci de milioane anual. Lux este un ce de care te poți lipsi, chiar de ar costa un leu. Nevoia însă ori cât ar costa, trebue împlinită.

Când Polonia, cu 70 km. de coastă are transatlantice, Austria și Ungaria, țări fără mare, au vapoare maritime, — în țara noastră încă să se mai pretindă de unii că marina e un lux, să fie comparată cu piane, gramofoane, etc?

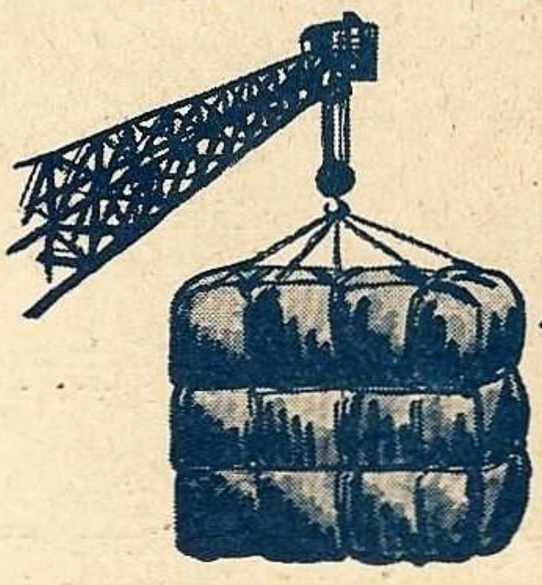
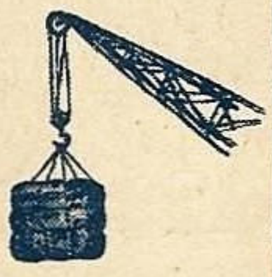
M. Sa a spus răspicat: chiar de ar fi un lux, țara „are datoria de a-și plăti acest lux", dar nu este fiindcă „în afară de apărarea națională, ea e școala de energie, de supremă camaraderie și sacrificiu".

Mișcați până la lacrimi de ultimele cuvinte ale Suveranului, — „înfrățirea și conlucrarea definitivă între marina de război și cea de comerț" — toți cei grupați în jurul flamurei Ligei navale, urăm din suflet ca epoca realizărilor să sosească cât mai de grabă, în această duioasă înțelegere a situației și a vremurilor care nu așteaptă.

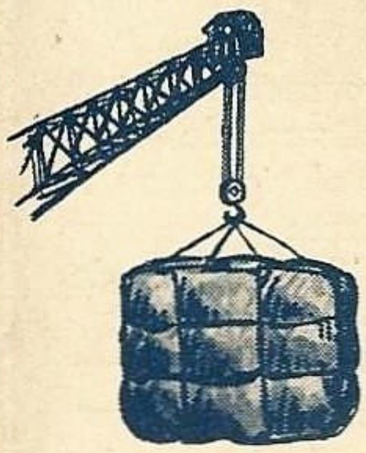
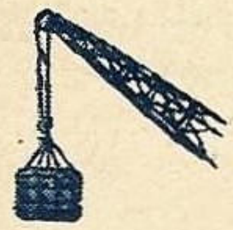
Infrățire și muncă fără preget, ca să răspundem încrederei pe care Țara, dregătorii ei și M. S. Regele o pune în marinari.

CE VAPOARE NE CARĂ MĂRFURILE NOASTRE?

LA DUNĂRE

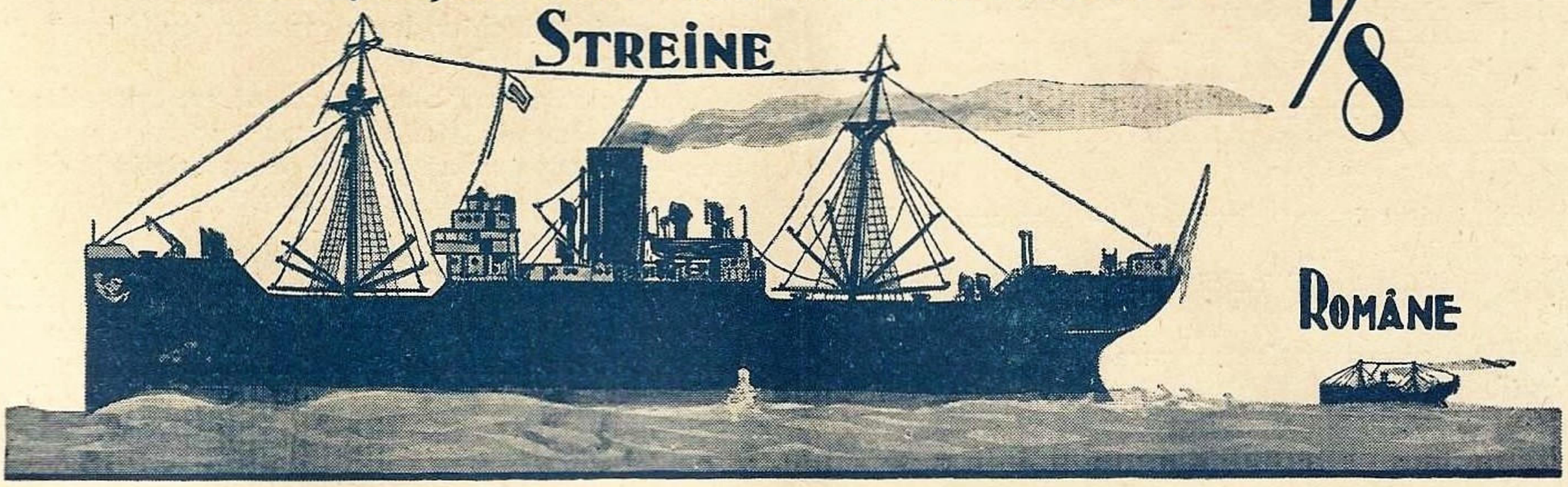
Streine	Române
 1/16	
8.349.269 Tone	519.354 Tone

LA MARE

Streine	Române
 1/15	
5.396.556 Tone	380.739 Tone

VAPOARELE ROMÂNE și STREINE

intrate și eșite din Porturile noastre. — 1/8

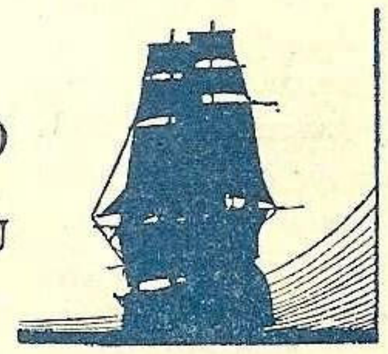


580 Române cu 1.688.902 tone.

3.893 Streine cu 11.925.152 tone.

MARINA NOASTRĂ (2)

de Căpitan V. SĂNDULESCU



Marina luând avânt, se ridică şi ţara, comerţul luând o desvoltare foarte mare şi veniturile Statului mărindu-se. Marina ţărei datoreşte acestui Domn începutul ei pe temelie statornică ,căci numai graţie lui s'a ridicat şi a progresat.

Muntenii luând exemplu dela Moldoveni, începură şi ei să se ocupe şi la 1843, se lansează la Brăila întâia corabie munteană din acea epocă, numită „Mariţa" după numele Doamnei Mariţa a Prinţului Bibescu.

Această lansare s'a făcut cu o solemnitate impunătoare şi Cezar Boliac a ţinut cu această ocazie o frumoasă cuvântare.

Cu timpul marina comercială a ţărei române se desvoltă din ce în ce mai mult şi numeroase tratate de comerţ se fac între alte ţări şi ţările române, tratate ca suverane.

Marina de război nu rămâne în urmă şi se construeşte la Galaţi la 1851 goeleta „Natalia" şi câteva bărci.

Insă cu ocazia revoluţiei dela 1848, Rușii intrară din nou în ţările române, lupte sângeroase încep din nou în jurul Dunărei, comerţul cade în părăsire şi avutul Statului sau particular trece în mâini străine.

Vasele staţionare ale Moldovei şi Munteniei, sunt luate de Ruşi, iar vasele comerciale sunt confiscate de Turci sau scufundatet de însuşi proprietarii lor.

Surveni războiul Crimeei şi prin pacea dela Paris (1856) se înapoiază Moldovei Basarabia de Sud, mărindu-se astfel litoralul maritim şi fluvial.

Prin unirea Principatelor, cele două flote se contopesc şi marina comercială având desvoltarea asigurată, oamenii politici ai ţărei se ocupă mai mult de marina de război, căutând să o organizeze şi să o mărească.

Reşedinţa ei se alege la Ismail şi primul comandant este numit Colonelul Steriade, iar bugetul flotilei române era în 1860 de 19.742 lei.

In punctele principale ale Dunărei, erau nişte şalupe lungi de 25 metri, cu 4 tunuri şi echipaj de 42 oameni, iar în punctele secundare şalupe cu un singur tun.

Uniforma care era cam nepotrivită cu exerciţiile marinăreşti, se schimbă în anul 1861 când se adoptă ca model uniforma marinei franceze.

Primul vas cu aburi ,de răsboi, al Principatelor Unite, a fost „România" numit înainte „Prinţul Vogoride" ,care a fost confiscat de Stat, proprietarul lui neavând cu ce plăti o amendă. Acest vas a fost reparat în străinătate şi lansat la 2 August 1864, în oraşul Giurgiu, în mijlocul unei solemnităţi entuziaste.

Cu timpul se introduc condiţii speciale pentru admiterea recruţilor la marină, se primesc ofiţeri din marine străine şi se trimit ofiţeri români în Şcoalele Navale din străinătate. Personalul marinei se măreşte din ce în ce şi bugetul se urcă din an în an.

La 1866, se urcă pe tron Principele Carol şi în acelaş an el face mai multe voiajuri pe Dunăre cu nava „România". In acest timp se aduce în ţară vasul „Ştefan cel Mare" care este abordat de alt vas, se scufundă şi trebue reparat. După reparaţie, vine în ţară şi rămâne yacht princiar.

Tot în acest timp se angajează o misiune franceză care să organizeze flota română şi să formeze ofiţeri. Până la 1876, flota română trece prin diferite transformări şi modificări; se comandă în Anglia o şalupă armată *Rândunica* şi la Toulon se construeşte canoniera „Fulgerul".

Isbucneşte războiul dela 1877, Marina noastră nu era mare, dar prin instrucţia desăvârşită a ofiţerilor şi echipajelor, ea capătă destulă importanţă. Vasele ei şi anume: *Yachtul Ştefan cel Mare,* nava *România,* canoniera *Fulgerul,* şalupa *Rândunica* şi 4 şlepuri, sunt înglobate în armata rusă şi ofiţerii, aproape toţi, trec la uscat.

România şi *Ştefan cel Mare* transportă armatele ruse, muniţii şi materiale, iar *Fulgerul* aşează baraje de mine pe Dunăre.

La 14 Mai 1877, şalupa *Rândunica* numită de ruşi *Cezarevici,* pe care era ambarcat şi maiorul Murgescu din marina română, atacă vasele turceşti de răsboi de pe canalul Măcin şi scufundă monitorul turc *Duba Seifi.*

Hotărându-se organizarea unor baterii de coastă la uscat, la Calafat, se aşează 3 baterii : Carol I, Elisabeta şi Mircea, servite de ofiţeri şi soldaţi de marină.

La 14 Mai 1877, din bateria Carol I a marinei, se trage primul foc de tun din războiul Independenţei, sub ochii Domnitorului Carol I. Aceste baterii au avut dese dueluri de artilerie cu bateriile turceşti de la Vidin şi au ajutat foarte mult la ocuparea acestui oraş. Tot aceste baterii au scufundat şi monitorul *Silistra.*

Tot marinarii români au aruncat podul peste Dunăre, la Siliştoarea-Măgura, pe unde trece armata română în Bulgaria, la 17 August 1877. După trecerea Dunărei, podul fu strâns şi refăcut la Turnu Măgurele.

Navele româneşti navigau fără repaos pe Dunăre, aruncând unde era nevoie baraje de mine, transportând muniţii şi materiale şi aducând în ţară răniţii de pe câmpiile bulgare.

Puţin mai la vale de Vidin, ofiţerii de marină instalând baterii pe mal, distrug prin focul lor, monitorul turc *Podgoriţa.*

După terminarea războiului, prin pacea dela Berlin, ni se ia din nou sudul Basarabiei, care totuşi ni se garantase de către Ruşi, şi ni se dă în schimb Dobrogea. Legătura între această provincie şi ţară se face numai cu vasele marinei de răsboi şi cu această ocazie se mută reşedinţa dela Calafat la Galaţi.

APEL

La circa 22 de mile Est de coasta noastră, în dreptul Sulinei se ridică din mare Insula Şerpilor, ultima frântură de pământ românesc pierdută în apa Mării Negre.

Acest pământ românesc şi pavilionul ridicat la catarg care ne afirmă stăpânirea noastră, e străjuit zi şi noapte, pe vreme bună sau rea de 6 marinari care împreună cu cei 2 gardieni ai farului formează întreaga populaţie a insulei.

Facem un călduros apel la toţi oamenii de suflet, buni români, profesori, ofiţeri, elevi, în sfârşit la toţi intelectualii şi oamenii de cultură, să doneze cărţi de citit folositoare acestor marinari.

Gândiţi-vă la condiţiunile grele a vieţii unde sunt chemaţi să-şi facă datoria şi datoria ce o avem de a le îndulci acestora viaţa.

Gândiţi-vă la bucuria ce le-o veţi face.

Cărţile se vor trimite pe adresa : Comandamentul Marinei Regale — Şcoala Navală — Constanţa cu menţiunea : pentru marinarii de pe insula Şerpilor.

Liga Navală

La primirea vaselor din mânile Ruşilor, se constată că sunt avariate şi atunci se repară parte în străinătate, parte în ţară.

Atelierele flotei care erau în plină desvoltare, se unesc în un singur stabiliment, numit Arsenalul Flotei.

In acest timp vasele de răsboi ne mai fiind îndestulătoare pentru diferitele transporturi şi servicii pe Dunăre, se hotărăşte mărirea numărului lor şi se comandă la Şantierul Naval din Trieste canoniera *Griviţa,* care adusă în ţară la 1880 este trimisă ca staţionară în portul Sulina.

In 1881, marina română de răsboi era formată din *Ştefan cel Mare, România, Fulgerul, Griviţa* şi şalupele *Gândacul* şi *G. Cantacuzino.* Aceste vase totuşi nu ajungeau şi atunci se mai decide şi construirea altora.

La 20 Ianuarie 1882, pentru întâia oară se deschide Şcoala de Marină la noi şi în acelaş an în luna August, vine în ţară *Bricul Mircea* construit în Anglia, lung de 36 metri şi armat cu 4 tunuri şi 2 mitraliere.

In urma lui sosesc şi şalupele canoniere *Rahova, Opanez* şi *Smârdan,* lungi de 17 metri şi armate cu câte un tun şi o mitralieră.

Din acest an începe existenţa frumoasă şi plină de încercări a bricului *Mircea* până în anul 1931 inclusiv şi a împlinit în anul 1932 cincizeci ani de viaţă.

Mai târziu vine canoniera *Alexandru cel Bun* şi şalupele *Poteraşul, Santinela* şi *Vegheatorul.*

Flota neavând port militar, în 1884 se pune piatra fundamentală a portului militar Tiglina, la Galaţi, unde s'a constituit Baza Navală a Marinei.

In timpul răsboiului Sârbo-Bulgar, marina română menţine libertatea navigaţiei pe Dunăre şi se impune ambilor beligeranţi.

Până în 1888 1 Decembrie când se aduce în ţară crucişetorul *Elisabeta* pavilionul român în Marea Neagră a fluturat cu multă încredere la pupa bricului *Mircea* şi a canonierei *Griviţa.* Aceste vase şi mai ales bricul *Mircea,* fac dese călătorii suferind furtuni care au rămas în istoricul marinei noastre şi învăţând astfel marinarii cu meseria şi viaţa de apă.

Crucişetorul *Elisabeta* de 1320 tone avea o lungime de 72 metri, 181 oameni echipaj, 12 tunuri, 2 mitraliere şi 4 tuburi de lansat torpile.

Odată cu *Elisabeta* mai vin în ţară şi 3 canoniere *Bistriţa, Siretul, Oltul* şi 3 torpiloare *Năluca, Sborul* şi *Smeul.*

De acum începe o eră de călătorii şi exerciţii. Pe Dunăre vasele flotei navigă dela Severin până la Sulina, execută transporturi şi dau ajutor unde este nevoie, iar pe mare *Elisabeta* şi *Mircea* duc cu ele culorile tricolorului român în toate porturile Mării Negre, trec de nenumărate ori în Arhipelag şi Mediterana, reprezintă România la serbările Columbiene, 1892, la Genova şi în toate aceste voiaje starea vaselor româneşti ca şi ţinuta ofiţerilor şi a marinarilor este remarcată de suveranii străini ; de exemplu Regele Umberto al Italiei vizitează navele noastre şi plăcut impresionat, admite ca ofiţerii români de marină să facă Şcoala de Aplicaţie în Italia, ceia ce nu era admis până atunci pentru ofiţerii care nu erau italieni.

Cu ocazia serbărilor de la Kiel, când s'a inaugurat canalul care uneşte Marea Nordului cu Marea Baltică, România a fost reprezentată prin *Elisabeta* şi *Mircea.* Comandantul flotilei germane a rămas surprins de ţinuta acestor vase şi a dat un ordin de zi prin care aduce elogii marinarilor români, fapt care este scris în jurnalul de bord al bricului *Mircea* şi povestit în cartea „Voiajul până la Kiel" scrisă de comandor Mănescu.

In voiajul spre Kiel, crucişetorul *Elisabeta* s'a oprit la Stockolm unde a fost primit de suedezi şi vizitat de regele Suediei care a felicitat Stat-majorul şi echipajul.

Şi astfel an cu an marina se desvoltă şi personalul se instruieşte, vizitând coastele româneşti şi porturile din Marea Neagră.

La orice nevoie a ţărei, marina era gata cum a fost cu ocazia inundaţiilor din anul 1897 când toate vasele flotilei au fost întrebuinţate pentru a da ajutor acelora care au fost loviţi de această nenorocire.

La 1898 marina se împarte în două : Divizia de Mare la Constanţa şi Divizia de Dunăre la Galaţi.

Şi pentru ca ofiţeri să capete cât mai multe cunoştinţe nautice, se ia măsura ca ofiţerii tineri să fie ambarcaţi pe vasele Serviciului Maritim Român şi să călătorească prin toate mările pentru a-şi desvolta instrucţia maritimă şi pentru a complecta lipsurile din marina comercială.

Acest lucru se face şi în prezent tot cu ofiţerii tineri pentru a îşi complecta lipsa de ambarcare necesară gradului.

Marina îşi urmează înainte calea spre progres şi un exemplu despre moralul şi educaţia marinarilor noştri avem cu ocazia chiurasatului rus *Kneaz Potemkin.*

Pe acest vas, echipajul revoltându-se omoară ofiţerii şi împreună cu alt vas de răsboi, torpilorul *Flag,* vine la Constanţa să ceară provizii şi apă, ameninţând cu bombardarea oraşului în caz de refuz. Pe când toate spiritele erau agitate, comandantul crucişetorului *Elisabeta* îşi păstrează calmul, opreşte cu o lovitură de tun torpilorul *Flag* care voia să vie în port ca să torpileze un alt vas de război rus, care refuzase să facă cauză comună cu revoltaţii şi conduce tratative cu marinarul Matuşenko, comandantul de pe *Potemkin.* Acesta împreună cu tot echipajul debarcă în ţară, fără arme, şi se răspândesc mai ales prin părţile Dobrogei, unde se mai găseau şi în timpul din urmă câţiva din aceşti potemchinişti.

Chiurasatul luat în primire de marina română, a fost din nou dat ruşilor.

Cu această ocazie s'a văzut că dacă am fi avut o marină puternică am fi putut fi fără grijă din partea ori căror musafiri nepoftiţi şi nu ne-ar fi fost frică de ameninţarea că bombardează teritoriul român.

In 1906 se construesc la Londra 8 vedete pentru Dunăre, lungi de 30 metri, iar în 1907, la Triest, se comandă 4 monitoare, lungi de 63 metri cu 3 tunuri de 120 mm. şi 4 tunuri de 47 mm.

Aceste vase sunt aduse pe Dunăre sub numele de vase de poliţie căci Dunărea fiind un fluviu internaţional, era contra legilor de drept internaţional ca un stat să aibă vase de răsboi pe acest fluviu (art. 52 tratatul de la Paris).

Insă Austria care putea să se opună, fiind în alianţă cu noi şi crezând că aceste vase le vom întrebuinţa contra Ruşilor, a închis ochii şi nu a protestat.

In campania din 1913, pe mare, din cauza câtorva torpiloare bulgăreşti, vasele comerciale îşi întrerup cursele şi prin aceasta se dă o nouă dovadă de aceia ce înseamnă în timp de răsboi lipsa unei marini de răsboi puternică care să sprijine comerţul.

Pe Dunăre, la mobilizare, navele se împart astfel : Grupul canonierelor la paza podului dela Feteşti, iar monitoarele în porturile Cerna Vodă şi Corabia.

Inaintarea spre Silistra este susţinută de un monitor şi două vedete, care apoi sprijină acţiunea de la Turtucaia.

Debarcarea trupelor şi transportarea lor dela Bechet la Rahova se face de o divizie de monitoare, care pleacă apoi la Corabia pentru paza podului.

Podul de la Siliştoara Măgura se face de trupele de pontonieri, ajutate de marinari şi vasele marinei de răsboi.

In tot timpul campaniei, staţiunile de T. F. S. de pe monitoare, formează legătura între ţară şi armata de ocupaţie şi după încheerea păcei transportă de pe un mal pe altul bolnavi şi tot materialul de răsboi din Bulgaria.

In acest răsboi, forţele noastre de apă nu au avut ocazia să-şi întrebuinţeze calităţile lor combatante, din cauza evenimentelor care au mărginit acţiunea noastră generală numai pe uscat.

(Va urma)

CONSTATĂRI PRACTICE

de Lt. C-dor I. BĂLAN

In o relaţiune din unul din numerile pe luna August a interesantei reviste „Naval and Military Record", corespondentul său din Paris, d-l J. B. Gautrau, ocupându-se de importanţa ce o are Bizerta pentru Marina franceză, conchide:

„Orice inamic al Franţei care operează în Mediterana, va fi ţinut să atace Bizerta pentru a-i neutraliza activitatea ei ofensivă pentrucă lăsarea Bizertei în plină folosinţă a mijloacelor sale ofensive, face imposibilă o victorie definitivă asupra Franţei. Un inamic nu va avea linişte până ce nu va regula socotelile cu mijloacele aeriene şi torpiloarele tunisiene, pe care le va simţi mereu ca o suliţă în coaste. Bizerta, cu creşterea actuală (şi mai ales viitoare) *a apărărei sale pasive şi a flotilelor sale aeriene este* departe de a constitui o slăbire pentru o flotă ci din contră *o întărire pe care nu o poate echivala nici o escadră*".

In primăvara acestui an, au avut loc mari manevre navale franceze. Prima fază a manevrelor s'a desfăşurat pe coasta mediteraniană a Africei şi au avut ca obiect un atac naval şi aerian asupra Bizertei. Operaţiunile s'au desfăşurat în cursul lunei April. Cronicarul revistei „Marine Rundschau" rezumă astfel dezvăluirea acestor operaţii:

„Vremea rea care a domnit pe coasta africană în zilele de 20 şi 21 Aprilie şi care nu a permis utilizarea aviaţiei, a făcut ca acest exerciţiu, conceput ca o operaţie plină de învăţăminte în ce priveşte atacul asupra Bizertei şi regiunei sale, să se termine prematur. Crucişetoarele I-ei Divizii Uşoare, neobservate de către distrugătoarele şi submarinele de gardă, apărură în noaptea de 20 spre 21 Aprilie, prin surpriză în faţa Bizertei şi debarcară trupe. Acestea pătrunseră neobservate în spatele fortificaţiilor. Avură loc lupte aprigi de noapte între orele 2 şi 3 după care manevra luă sfârşit".

„Exerciţiul a arătat că condiţiunile de timp nu permit totdeauna întrebuinţarea aviaţiei, şi că numai navele mari de suprafaţă (cuirasatetle şi crucişetoarele protejate) pot fi baza nesdruncinată a apărărei coastelor".

Ultima fază a manevrei a constat dintr'un alt exerciţiu de debarcare pe coasta de vest a Franţei, în regiunea Morbihan. La aceste operaţii au luat parte forţe destul de importatnte. Din partea apărărei erau 3 regimente de infanterie, unul de artilerie şi un regiment de artilerie antiaeriană cum şi 100 de avioane.

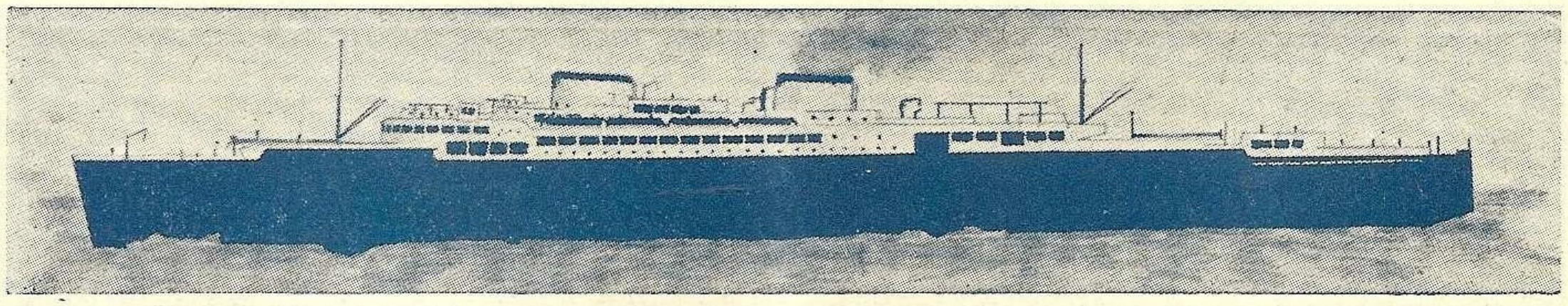
Forţele navale de atac reuşesc să se apropie de coastă neobservate şi ancorează la ora 1 h. în noaptea de 30 Mai spre 1 Iunie. Debarcarea începe la ora 3. Apărarea dă alarma dar — după relaţiunile oficiale — „din cauza puternicelor mijloace de atac, atacatorul a pus piciorul solid pe uscat, dislocând şi respingând în interior forţele de apărare, în special cu ajutorul carelor de luptă care au fost debarcate". Până la orele 8 h forţele de debarcare înaintează fără a întâlni rezistenţe serioase. Abia către orele 11 h, apărarea reuşeşte să-şi stabilească o îndepărtată linie de rezistenţă. La acest punct manevra încetează. Toată dimineaţa a fost ceaţă groasă şi relaţiunea oficială a precizat că *„timpul ceţos nu a permis utilizarea aviaţiei"*.

Rezultatele sunt mai mult de cât semificative. „Revista Maritimă" italiană conclude că: „Exemplul de la Morbihan, după exemplul din prima săptămână a manevrelor navale (atacul Bizertei N. n.) a confirmat principiul că *pe aviaţie nu se poate conta în mod prea absolut*".

Partea interesantă este că nici în faza a doua a manevrelor care a constat dintr'o căutare şi lupte de forţe navale în larg, aviaţia nu a dat rezultatele ce se aşteptau de la ea. Imprejurările au făcut astfel ca în tot timpul acestor manevre aviaţia să aibă nenorocul de a fi în deficienţă, tocmai când se punea examenul practic al randamentului său pentru şi contra forţelor navale. Pentru edificare dăm concluzia foarte suscintă a cronicarului de la „Marine Rundschau":

„Merită o atenţie deosebită faptul capital că aceste manevre au avut de caracteristică întrebuinţarea aviaţiei în cea mai mare cantitate. In adevăr, aviaţia a fost chemată să opereze în mare massă. Au fost repartizate (părţilor) avioane mari, între care şi avionul cu multe motoare *„Croix du Sud"* care a fost întrebuinţat pentru recunoaşteri îndepărtate dar în cele trei epizoade caracteristice ,adică la atacul asupra Bizertei, în operaţia principală a marilor manevre strategice din 16 Mai cum şi la operaţia de închidere, la debarcarea de la Sarzeau (Morbihan), din cauza condiţiunilor nepropice ale timpului, aviaţia a fost pusă în complectă neputinţă. Dacă se reaminteşte situaţia analoagă din ultimele manevre engleze din Atlantic, se constată cum adesea *în practică aviaţia nu corespunde marilor speranţe şi aşteptări ce se pun în ea* pentru recunoaşteri, în special pe mare. Ultimele manevre franceze sunt o demonstraţie concludentă; *ele reamintesc că niciuna din marile arme nu trebuesc neglijate în folosul altora pentru a se evita pericolul unor grave consecinţe*".

Departe de noi gândul de a conchide la inutilitatea aviaţiei. Am voit numai să arătăm că practica se însărcinează să ne aducă la realitate. Am redat înadins cât mai multe concluzii din revistele cele mai serioase pentru a le pune la îndemâna alcătuitorilor de programe navale pentru ţara noastră, spre a nu se uita *niciunul* din elementele ce constituesc apărarea naţională.



Desennul elevului Antal Liviu premiat la concursul Interşcolar

EROII MĂREI (2)

de Cpt. Comandor (R) EMIL OPRIŞANU

Doi oameni se aruncară în apa îngheţată pentru a o descurca când un val îi înghiţi, lovindu-i de stânci şi târându-i departe de plajă. Cu mare greutate, cu sforţări neînchipuite şi cu o oboseală de moarte, oamenii se adunară din nou, neclintiţi în determinarea de a face totul posibil pentru salvarea nenorociţilor. A cincea rachetă izbuti a aduce o saulă care fu apucată de naufragiaţi, dar, spre desperarea lor, le fu smulsă de furtună.

Toate rachetele fuseseră consumate fără folos, salvatorii erau istoviţi de oboseală şi îngheţaţi de furtună când se lumină de ziuă ; acum puteau vedea bine epava precum şi pe nefericiţii oameni depe ea, sleiţi de puteri, adunaţi la pupa şi le puteau auzi strigătele deznădăjduite. Un voluntar încercă să ajungă la vas cu un colac de salvare dar după o luptă istovitoare trebui să fie adus înapoi îngheţat şi deabea mai dând semne de viaţă.

Alte rachete fură aduse : a 6-a avu aceeaş soartă ca şi celelalte.

De peste cinci ore salvatorii se străduiau să facă legătura cu epava, fără folos, dar hotărârea lor nu putea fi înfrântă.

Un om se aruncă în apă, legat cu o parâmă, spre a descurca saulele rachetelor ; reuşi să facă acest lucru dar când fu tras înapoi deabea mai dădea semne de viaţă. Vestea naufragiului se răspândise pe coastă şi pe plajă se strânsese o mare mulţime de oameni.

Alte trei rachete greşiră ţinta şi epava începuse deja să se disloace când un om din echipajul naufragiat se oferi să înnoate spre uscat legat cu o parâmă. Un capăt al acesteia fu legat de greementul artimonului şi omul îşi dădu drumul în apă. Putu ajunge la câţiva metri de plajă dar aci forţele îl părăsiră şi sleit de puteri rămase în voia valurilor. Un om dintre voluntari se aruncă din nou în apă, reuşi a apuca pe celălalt, dar trebui şi el să fie tras la uscat aproape în nesimţire, împreună cu cel cu parâma. Odată parâma adusă la vas legătura fu stabilită şi cei 30 de oameni depe epavă fură salvaţi.

Eroismul salvatorilor îmbracă toate felurile sacrificiului :

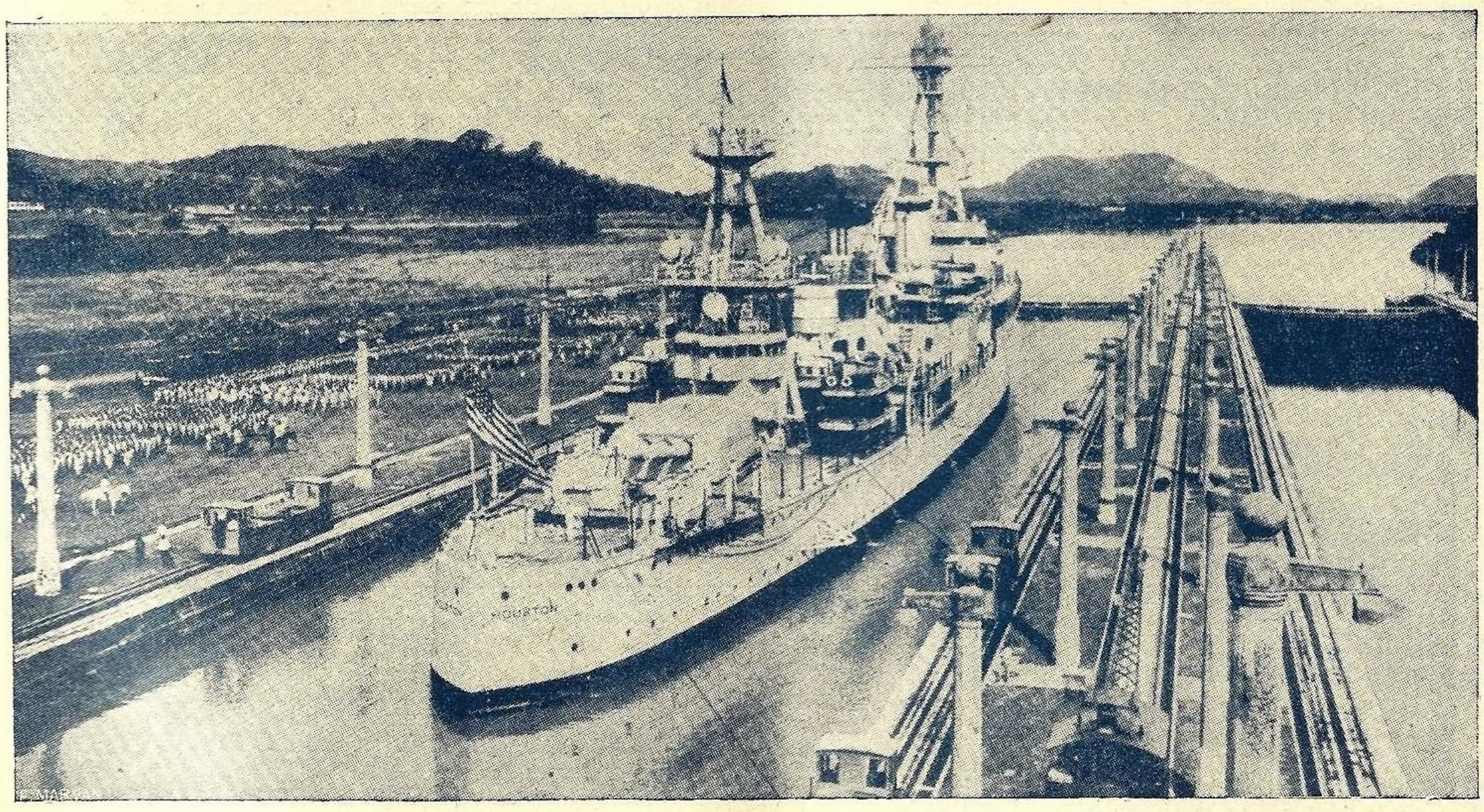
In Noembrie 1928 o tempestă de NNW, a cărei violenţă atingea 200 km. pe oră şi era însoţită de ploi torenţiale, bântui coastele Angliei ; vasul francez *Emlie Delmas* fiind surprins de uragan şi în imposibilitate de a-l înfrunta în larg, lipsindu-i cărbunii, se văzu nevoit să se apropie de coastă, să ancoreze şi să facă semnale de ajutor.

La apelul său plecă barca de salvare cu motor din New Brighton însă nu se putu apropia de vas decât cu mare greutate deoarece acesta făcea ambardee teribile şi barca risca să fie zdrobită. Imediat după acostare se întinseră plăşile de salvare şi întregul echipaj se salvă în barcă. In timpul când barca se înapoia spre port, un val enorm se abătu asupra ei acoperind-o cu totul ; la retragerea apei se constată lipsa a trei oameni : patronul bărcei se întoarse din drum şi nu porni înapoi spre port decât după ce reuşi să regăsească doi din cei trei luaţi de val (al treilea dispăruse).

Merită să menţionăm faptul că, în momentul când semnalul de alarmă sosi în staţiunea de salvare, mecanicul bărcei, *Ralph B. Scott* se găsea internat în spital aşteptând să fie supus unei grele operaţiuni. Aflând că barca lui trebuia să iasă în mare pentru a da ajutor unor naufragiaţi, părăsi spitalul, eşi cu barca în mare şi timp de *şase ore* stătu neclintit la motor. In altă împrejurare, pe când era în mare, rupându-i-se un braţ, şi-a păstrat postul, cu toate durerile ce avea, ne abandonându-l decât la sosirea bărcei în port.

Anglia are o eroină naţională, pe *Grace Darling,* fiica gardianului farului dela Farne, care salvă echipajul unui vas naufragiat pe stâncile Farne.

Intr'o noapte de Septembrie 1838, un mic steamer îşi croia cu greu un drum printr'o furtună teribilă ; forţa maşinilor neputând învinge furtuna, comandantul se hotărî a fugi înaintea timpului când răsună îngrozitorul strigăt : stânci sub vânt şi în acelaşi timp



Crucişetorul American *Houston* având la bord pe Preşedintele *Roosevelt* trece prin canalul Panama spre Oceanul Pacific

se iviră sclipirile farului dela Farne. Era prea târziu pentru a încerca vre-o manevră căci vasul purtat de vânt lovise deja una din stâncile cele mai avansate şi începuse să se frângă sub loviturile mărei înfuriate.

O barcă având 9 oameni în ea, fu lăsată la apă, din aceştia, doi căzură în apă şi se înecară, iar ceilalţi fură găsiţi deabia a doua zi de un vas în mijlocul mărei. In acest timp un val enorm ridică vasul în sus, lăsându-l apoi să cadă pe patul de stânci, îl rupse în două şi marea înghiţi jumătatea dinspre pupa în care se aflau cei mai mulţi pasageri.

Zorile se iviră şi prin pulberea de apă ridicată de uragan, paznicul farului, William Darling şi fiica sa Grace, văzură din vârful turnului o epavă zăcând pe stâncile temute, la aproape o milă depărtare. Grace imploră pe tatăl ei să armeze barca lor pentru a merge să salveze naufragiaţi, dar acesta se împotrivi deoarece nu ar fi rămas pe far decât soţia sa ; dealtminteri nici nu credea posibil a eşi pe o astfel de tempestă, cu o mică barcă nepuntată, prin bri-

SIR HILARY
Intemeietorul instituţiei britanice de salvare

zanţii teribili din apropierea stâncilor şi nici echipajul — un om însoţit de o fată, aproape un copil — nu era suficient să manevreze barca prin vâltoarea apelor înfuriate. Grace nu se lăsă, plânse, rugă, stărui, până ce însfârşit tatăl ei consimţi să încerce salvarea şi să o ia cu sine în barcă..

Prin teribila vâltoare a brizanţilor, printre stâncile ce-şi arătau muchile peste tot, naufragiaţii văzură plini de speranţă o mică barcă ce înainta cu greu, când pe creasta unui val, când învăluită de pânzele de apă ce se ridicau ca fumul din marea clocotindă ; barca se apropie de epavă şi deabia atunci naufragiaţii văzură cu uimire că salvatorii lor nu erau decât doi şi că unul din ei era o tânără fată.

Grace Darling, cu barca ei nepuntată, reuşi să salveze pe toţi câţi mai rămăseseră pe epavă, făcând fără accident drumul dus şi întors până la vas prin zona periculoasă a stâncilor.

* * *

De multe ori însă devotamentul salvatorilor merge până la istovire şi la uitare de sine : în noaptea de Crăciun 1878, *Crouzillat* patronul bărcei de salvare dela Sables d'Olonne salvează cei 15 oameni ai unui vas german naufragiat, pe un timp care făcuse să dea înapoi pe mulţi marinari încercaţi. Dar deabia întors acasă, Crouzillat, se usca la foc, când un nou apel răsună : „vas în perdiţiune în larg". Crouzillat, aşa cum era îmbrăcat, sare din nou în barca de salvare şi reuşeşte a scăpa şi aceşti naufragiaţi.

* * *

In Martie 1848 velierul *Waratah* fu aruncat pe stâncile dela Molène ; din echipaj nu mai rămăsese decât 9 oameni, refugiaţi pe bompres aşteptând moartea. Atât de fără scăpare era situaţia lor încât în zorii zilei preotul şi locuitorii adunaţi pe coastă îngenunchiau recitând rugăciunile pentru muribunzi ; deodată răsună un strigăt : *Dubosque ;* un om se urcase într'o barcă şi se avânta singur în furtună să salveze naufragiaţii. Ajunse la corabie, luă în barcă 4 oameni şi le strigă celorlalţi „aşteptaţi puţin, viu îndată" ; şi în adevăr, de trei ori Dubosque făcu drumul, reuşind a salva pe toţi naufragiaţii. Intors la uscat şi primind felicitările tovarăşilor săi, Dubosque le răspunde simplu : „Bah ! eu eram sigur că îi *vom putea salva*".

* * *

In Februarie 1843, la Robin Hood's Bay o barcă de salvare plecă pe o aspră furtună de Vest în ajutorul unui vas eşuat. Barca ajunsese lângă epavă şi în timp ce îmbarca naufragiaţii, câţiva oameni sărind în ea tocmai în momentul când era ridicată de un val, barca fu răsturnată. Câţiva oameni din echipaj reuşiră să se urce pe fundul ei dar trei mai rămăseseră sub ea şi în această stare barca deriva spre uscat.

La vederea acestei drame, 5 bravi marinari armară în grabă o barcă obicinuită cu care plecară în ajutorul tovarăşilor lor, dar deabia se depărtaseră de port când două valuri succesive le răsturnară şi barca lor, cauzând moartea a doi din ei. Cu această ocazie pieriră 12 oameni ; puţinii salvaţi sosind la uscat pe fundul bărcei răsturnate sau chiar sub ea.

* * *

Intr'o dimineaţă de Noembrie în anul 1928, un vas în perdiţiune fu observat în faţa micului port de pescari Rye ; armamentul bărcei de salvare era constituit din aproape toată populaţia bărbătească a portului şi barca nu întârzie să se îndrepte în ajutorul naufragiaţilor cu 17 oameni în ea. Indată după plecarea bărcei sosind la Rye ştirea telefonică că naufragiaţii fuseseră deja salvaţi de un vas în trecere, de trei ori se făcură bărcei semnale de întoarcere, însă acestea nefiind observate, barca îşi continuă drumul spre epavă. După ce salvatorii se asigurară că nu mai rămăsese nimeni la bordul ei, virară pentru a se întoarce în port ; toată mulţimea adunată pe cheu — şi fiecare număra în echipaj vre-o rudă— văzură barca zburând sub vele pe crestele valurilor, cu aripile întinse ca o muetă. Toţi aşteptau cu nerăbdarea întoarcerea ei în port, când deodată barca culcată de o rafală se răsturnă prinzând sub ea pe toţi cei 17 bravi ; nici unul nu rămase în viaţă.

* * *

Când un marinar care toată viaţa nu s'a cruţat pe sine însuşi, pentru salvarea naufragiaţilor, va îmbătrâni, va avea mulţumirea să privească înapoi la vieţile salvate, ca acest *Charles E. Fish,* fost patron al bărcei de salvare dela Ramsgate ; în 26 de ani de serviciu el salvă 877 de vieţi ,în cursul a 591 de eşiri în mare (în medie 2 eşiri pe lună).

* * *

Cea mai nobilă şi cea mai eroică figură de salvator din câte a existat vre-odată este a unui pescar negru din Antile : la Puerto-

Rico, în Baia Areciba, pe al cărei fund stâncos ancorele nu prindeau şi zeci de corăbii se pierdeau în fiecare an, locuia un biet pescar negru, *Victor Rojas,* născut încă pe când sclavia domina în insulă (1832). De statură potrivită, Rojas era de o putere fără limite în lupta cu valurile ; de tânăr, Rojas îşi consacrase toată viaţa salvărei naufragiaţilor din Baia Areciba.

De câte ori bătea vre-o furtună de N ori NW, Rojas era văzut stând atent pe o stâncă şi observând vasele în pericol ; insensibil la ploae şi vânt, Rojas era totdeauna la postul său. Când vreun vas naufragia, Rojas scobora în goană stâncile până la plaja cea mai apropiată de locul naufragiului ; aci, înfigea în nisipul plajei un drug gros de fer, lega de acesta capătul unei parâme solide, îşi lega celălalt capăt împrejurul trupului, şi se arunca apoi în valuri, nesocotind furtuna şi înnotând către vasul naufragiat. Innotător incomparabil, Rojas biruia violenţa elementelor, ajungea la epavă, câteodată istovit şi însângerat dar întotdeauna învingător.

Parâma odată fixată la bord, şi dacă naufragiaţilor le lipsea curajul de a se aventura în lungul ei, Rojas, ţinându-se de parâmă, *îi căra în spinare,* unul câte unul, până la coastă. Câteodată, ajuns la uscat, Rojas cădea doborît şi el alături de cei pe care îi salvase.

Niciodată Rojas nu a primit bani, dar pe pieptul lui, care de atâtea ori primise în plin loviturile valurilor, se înşirau cele mai modeste dar cele mai nobile distincţiuni ce pot onora un om : medalii de salvare. Rojas era adorat de populaţie.

Singura lui mâhnire a fost când a sosit o barcă de salvare modernă, pentru staţiunea ce luase fiinţă la Areciba ; cu lacrămi în glas, Rojas întrebă pe căpitanul de port, „atunci eu la ce mai sunt bun ?".

Rojas îmbătrânise ; într'o Duminică se ducea la biserică, având pe piept medaliile lui dragi, pe cari le câştigase cu preţul vieţii sale. O brută de poliţist spaniol, beat, i le smulse strigând, „un negru nu trebue să poarte atâtea medalii". Sărmanul Rojas, în simplicitatea sa, înnebuni de durere şi îşi sfârşi zilele într'un ospiciu. Inmormântarea sa adună toată populaţia, care voia astfel să aducă un ultim omagiu aceluia care fusese supranumit „Providenţa naufragiaţilor".

Astăzi, Puerto Rico nu mai este spaniol dar rămâne monumentul ridicat negrului Rojas de recunoştinţa întregului port ; pe soclu stă scris numai atât :

VICTOR ROJAS
Care a salvat două sute de vieţi omeneşti
51 le-a salvat *numai* cu trupul său.

FILMUL APEI [1]

de BELLOIU VIORICA

Deschid uşor gura rotunjind-o, ating cu o adiere abia simţită coardele vocale şi din ele răsună limpede, clară, ca o ghiulea, vocala „a" ; lipesc buzele la loc şi strângându-le puţin, le desfac brusc lăsând ca din suflarea trecută prin întredeschizătura lor, cu o răbufneală explodată să-mi dea consoana „o" ; din nou îmi rotunjesc gura şi de data asta printr'o imperceptibilă ridicare a maxilarului inferior, obţin o nouă vocală înfrăţită cu „a", dar cu un sunet ceva mai închis : „ă". In clipa în care le-am înodat, meşterul faur a ridicat cu ambele mâini ciocanele şi a lovit cu ele în nicovalele timpanelor, atunci mi-am auzit timbrul propriei mele voci rostind cuvântul „Apă".

Inchid ochii şi la porţile gândirii încep rând, pe rând a bate atâtea imagini fugitive, atâtea amintiri puse în legătură cu această noţiune. Se îngrămădesc una după alta năvalnic icoanele închise în cămăruţa minţii şi se proiectează pe pânza imaginaţiei mele, ca pe o pânză de cinematograf, redând parcă filmul gândurilor mele : *„Filmul Apei".*

Văd prin ceaţa chaosului pe *Creator* închegând lumea şi despărţind uscatul de ape. Pluteşte uşor pe un nimb de flăcări şi într'un gest larg, îmbrăţişând cu dragoste omenirea, îi dă cea mai mare binecuvântare pentru existenţa ei. Slăvită zi a creaţiei apelor !

Văd pe Moise lovind cu toiagul în stânca din care ţâşneşte apa dătătoare de vieaţă, pentru rătăciţii în pustiui. In apa sfântă a Iordanului, văd pe Iisus plecat subt aureola mistică a botezului. Departe, într'un deşert nisipos, o *caravană* înaintează cu greu. Soarele arde cumplit şi e stinsă de sete puterea Arabului ce conduce caravana. Cu ochi desnădăjduiţi, el cercetează pustiul. O, minune Dumnezeiască ! In zare se vede o apă. Cămilele o simt şi iuţesc pasul. Arabul prinde nădejde şi putere. Au ajuns. Cu gura arsă şi uscată, Arabul întinde buzele spre apa ce se scurge limpede ca un fir de argint. Şi răcorit şi înviorat, îşi ridică ochii spre cer, trimiţând un gând de mulţumire lui Alah.

Cât de trebuincioasă este apa în toate împrejurările ! De câte ori în timpul secetii, ţăranii cu icoana scoasă în câmp, cu capetele plecate în bătaia soarelui, nu se roagă Celui Atotputernic, să aibă milă şi îndurare şi să le trimită câteva picături de apă peste pământul uscat, din care deabia au putut răsări câteva fire de grâu. Unui biet nenorocit uitat în vreun spital, de câte ori buzele nu i-au murmurat cuvântul apă. Până şi în *basme* apa este binecuvântată. Căci numai apa vie din sticluţa ce-o aducea vulturul în cioc dela munţii ce se bat în capete, putea să reînvie pe frumoasa domniţă sau pe viteazul Făt-frumos. Şi mă gândesc cât de bine este situată *ţara noastră,* din punct de vedere al graniţelor naturale, pe care le posedă. Când văd *Tisa,* liniştita apă, care lunecă pacinic printre şesuri, îmi amintesc parcă de vitejia ei, când ca graniţa noastră, ne apăra contra Ungurilor, cari ne invadau ţara. Sau pe *Nistrul* cari sbătându-se printre maluri căuta să ajungă cât mai grabnic spre vărsare, făcând şi el graniţa de răsărit a României. Platoul Transilvaniei, şesurile Munteniei şi Moldovei sunt peste tot semănate din mila Celui de sus, cu râuri limpezi, ce şerpuesc prin poeni fermecate, cu isvoare cristaline, săltând vesele prin dumbrăvi înflorite cu nenumărate locuri vindecătoare de boli. In răsăritul Dobrogei *Marea Neagră* ne dă bogăţia şi farmecul plin de poezie, ce ne îndestulează cerinţele şi ne încântă sufletul. Ca fiică a Constanţei, când pronunţ cuvântul apă inima mi se umple de simţiri tăinuite, isvorîte din nesfârşita mea dragoste pentru această mare, pe malul căreia m'am născut şi am copilărit. Mă urmăresc pretutindeni culorile ei deosebite,

[1]) Din lucrările premiate ale concursului Interşcolar.

răsăriturile de aur şi apusurile însângerate. O văd liniştită ca suprafaţa unei oglinzi resfrângând în luciul ei cerul instelat, şi-i aud murmurul lin ca un cântec ; o văd furioasă săltându-şi valurile inspumate şi urlând înfiorător. Şi oricum aş vedea-o mi-e dragă, căci ea e prinsă de sufletul meu. Depe malul ei am privit ceasuri întregi cum pescuesc pescarii, am petrecut cu ochii de atâtea ori vapoarele ce se depărtau ducând pe marinari, păsări călătoare purtate în depărtări de nostalgia întinsului nefârşit al apei. Şi i-am petrecut cu gândul reconstituind multe scene din povestirile marelui nostru scriitor Jean Bart, de care azi amintindu-mi, un gând de pietate mă cuprinde şi o lacrimă limpede mi se strecoară în vârful genei, — o picătură de apă sărată, ca apa mării pe care el a rătăcit şi de dragul căreia a tălmăcit atâta farmec, şi atâta poezie, în minunatele sale „Schiţe Marine".

Apă, binecuvântare cerească, care aduci bogăţii, prilejuind înlesnirea comerţului şi industriei, tu care împrieteneşti popoarele şi apropii ţările una de alta, care alini atâtea suferinţe şi torni în sufletul omenesc poezia, fii slăvită !

„SALVAMAR"

Societatea de salvare a Naufragiaţilor în Apele Teritoriale Româneşti,

S'au întâmplat în vara aceasta câteva cazuri de înec la plajele noastre. A fost destul, ca din necunoaşterea lucrurilor să se pună întrebarea ce face „Salvamar".

Din condescendenţă faţă de opinia publică şi pentru luminarea ei, dăm mai jos lămuriri privitoare la activitatea de un an a acestei societăţi.

Infiinţată în Iunie 1933 din iniţiativa M. S. Regelui Carol II, este onorată cu Augusta-I Preşedenţie activă, tocmai ca să-i dea o mai multă posibilitate de afirmare. Delegatul permanent al Regelui, în comitetele de conducere este d. C. Comandor Adjutant Fundăţeanu Preda.

Guvernatorul Băncii Naţionale d. Gr. Dumitrescu este prim vice-preşedinte ; d. C. Angelescu, fost guvernator şi d. Ion Vardala, director general în Ministerul de Comunicaţii sunt vice-preşedinţi.

Din Comitetul de direcţie fac parte d-nii : Amiral Bălănescu I., Comandantul Marinei Regale ; Crişan Gh., fost ministru ; Brandsh Rudolf, fost ministru ; Comandor Adjutant Păiş N., inspector general al Porturilor şi Navigaţiei ; Comandor Dumitrescu G., delegat permanent al Ligei Navale ; Comandor Cerna C., comandantul grupului navelor grănicerilor ; C. Comandor Ştefănescu C., căruia i s'a încredinţat atribuţiile de administrator delegat ; directorul societăţii a fost numit d. Comandor Nedelcu Octav.

Scopul societăţii formulat în art. 4 din statut este : organizarea, în regiunea apelor teritoriale româneşti, a tuturor mijloacelor necesare pentru salvarea celor ce s'ar afla în pericol de moarte, prin înec sau orcum altfel, ca urmare a unui naufragiu sau a altor accidente de apă.

Dela început comitetul s'a ocupat cu studierea organizării staţiunilor de salvarea naufragiaţilor acesta fiind scopul principal. S'a stabilit că pentru a se asigura o asistenţă maritimă de salvare pe coasta noastră, ar trebui cel puţin 4 staţiuni.

Cum prima staţiune va fi la Constanţa, care va fi organizată şi ca staţiune de aprovizionare şi reparaţii, s'a fixat următoarea organizaţie :

O barcă de 18 m. cu 2 motoare şi cărucior de lansare.

O barcă de 10 m. cu un motor şi cărucior de lansare.

Un tractor cu cărucior special pentru transportul şi lansarea pe plajă a bărcii de 10 m.

Un autocamion cu echipamentul de salvare prin dute-vino.

Un autocamion ambulanţă cu tot ce este necesar pentru primul ajutor.

Două proectoare.

Cala de lansare cu cărucior şi grui speciale.

Echipament de transmisiuni şi semnalizare: semafoare, legături telefonice şi telegrafice fără fir.

Pentru complecta organizare a staţiunei Constanţa, e necesară suma de 20 milioane lei, de care Societatea nu dispune în prezent. Se caută soluţia finanţării ca în toamna aceasta să se facă comanda şi să înceapă organizarea acestei staţiuni.

In parael cu aceasta şi în cadrul prevederilor art. 4 din statut, Comitetul de Direcţie a hotărât să se înfiinţeze la plajele noastre posturi de ajutor pentru vizitatorii ce ar fi în pericol de moarte prin înec — s'au făcut în anul acesta trei posturi : Mamaia, Eforie şi Mangalia, înzestrate cu bărci de supraveghere şi pescuirea celor în primejdie şi cu cabane.

S'a comandat în Franţa şi Anglia şi au început să sosească, aparatele cele mai moderne de ajutor.

Aceasta este activitatea de un an a Societăţii „Salvamar". Desigur că timpul prea scurt şi mijloacele băneşti prea reduse, nu i-au dat posibilitatea unei atare organizări, încât să poată înlătura cu totul înecurile, ce din nenorocire au fost cam multe anul acesta la plajele noastre. Şi se poate chiar ca nici cea mai desăvârşită organizaţie să nu le poată înlătura pe toate. Anglia ţară maritimă cu organizaţii de salvare seculare, înregistrează încă pe coastele ei, pierderi de oameni înecaţi prin naufragii sau alte accidente.

Să fim îngăduitori şi mai cu seamă răbdători cu activitatea .Societăţii „Salvamar", care de un an născută e în curs de formaţie.

D.

APEL CATRE MARINARI

Marinarii în genere, ofiţerii şi Comandanţii lor în deosebi, cunoscând mai bine grozavele tragedii ce se întâmplă în cazuri de sinistre maritime, sunt cei mai în măsură să aprecieze rostul şi utilitatea organizaţiilor de salvare a naufragiaţilor şi deci cei mai indicaţi să acorde sprijinul lor acestor organizaţii.

De aceia societatea „Salvamar" contează în mod deosebit pe concursul marinarilor şi îi solicită călduros nu numai să se înscrie personal în această societate, dar să şi influenţeze cercul cunoscuţilor pentru o cât mai largă participare la frumoasa şi umanitara operă ce şi-a propus a realiza.

„SALVAMAR"

PAGINĂ DE INIŢIERE

Manevra ambarcaţiunilor cu vele

Inainte de a păşi la manevra ambarcaţiunilor cu vele vom face o descriere sumară a unei bărci cu vele spre a ne obicinui cu nomenclatura noastră marinărească:

Prova numim partea dinainte a bărcei.

Pupa numim partea dinapoi a bărcei.

Tribord numim partea din dreapta (privind spre prova).

Babord numim partea din stânga (privind spre prova).

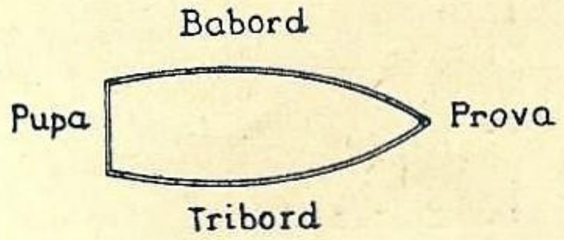


Fig. 1

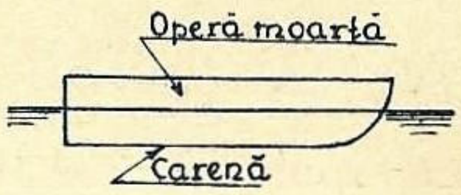


Fig. 2

Opera moartă numim partea din barcă ce se găseşte deasupra apei.

Operă vie sau *carenă* numim partea ce se găseşte în apă.

Chilă numim piesa de pe fundul bărcei, de ea sunt prinse *coastele* care formează scheletul bărcei.

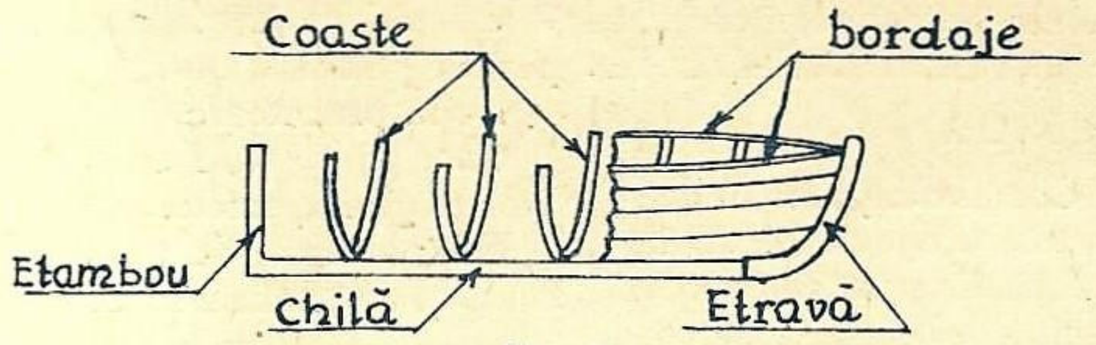


Fig. 3

Etravă e continuarea *chilei* în sus la prova.

Etambou e continuare *chilei* în sus la pupa.

Bordaje, scândurile care sunt prinse pe coaste şi dau forma bărcei.

Bancuri, băncile pe care ne aşezăm.

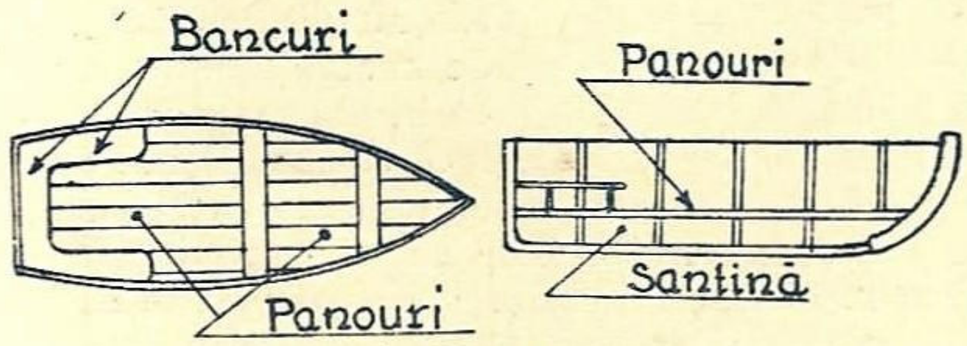


Fig. 4

Strai numim sârma care susţine catargul spre prova.

Sarturi numim sârmele care susţine catargul în borduri.

Santină, porţiune de sub panouri.

Catarg numim lemnul care se află înfipt în barcă.

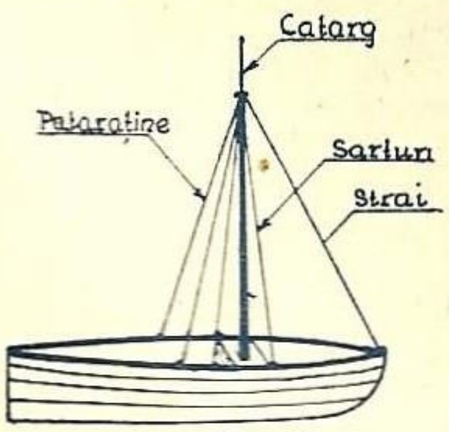


Fig. 5

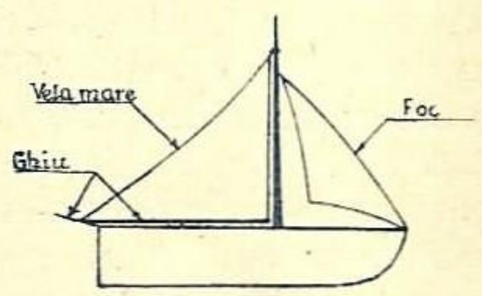


Fig. 6

Panouri, scândurile pe care călcăm cu picioarele.

Pataraţine numim sârmele care susţine catargul spre pupa.

Aceste sârme, straiul, sarturi şi pataraţinele poartă numirea generală de *manevre fixe.*

Velatură numim complexul velelor ce le are o barcă.

Foc numim vela triunghiulară ce se găseşte în prova bărcii.

Vela mare numim vela ce se găseşte prinsă de catarg spre pupa.

Ghiu numim lemnul care se află la baza velii.

Manevrele velelor numim totalitatea saulelor ce servesc la manevrarea velelor.

Saule numim frânghiile ce nu întrec un diametru de 2 cm.

Fungă numim saula ce serveşte la ridicarea unei vele în sus.

Şcotă numim saula ce serveşte la întinderea velelor în borduri.

Rai rotiţa de bronz prinsă în catarg care permite alunecarea saulei fără frecare prea mare.

Macara piesa care are un rai în interiorul său şi poate fi prinsă

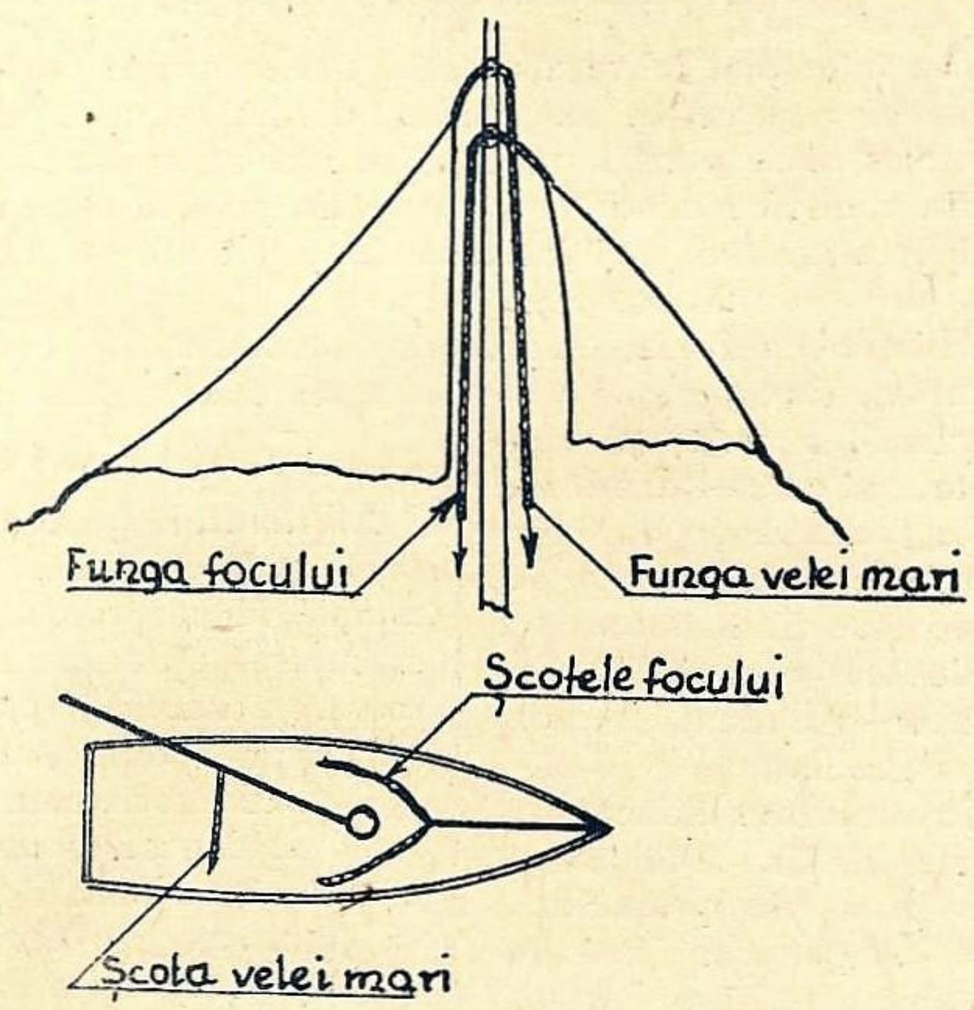


Fig. 7

pe catarg spre a face acelaşi serviciu, adică alunecarea saulei fără frecare.

Cârma şi efectele ei asupra bărcii, le-am văzut în No. 5 al revistei noastre.

Ancoră numim piesa din fig. 8, ancorele sunt de două feluri, cu traversă (a) şi patent (b).

Ancora serveşte la fixarea bărcei de fund.

MANEVRA DE PLECARE A UNEI BĂRCI CU VELE

(Barca ancorată).

Preparativele plecării.

1. Se controlează dacă este apă în santină ridicându-se panou-

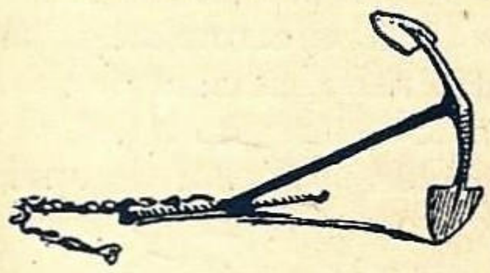


Fig. 8-a

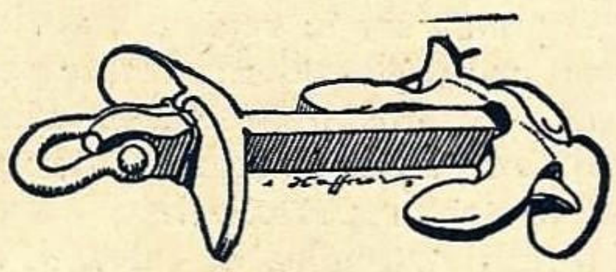


Fig. 8-b

rile, dacă este se dă afară. Niciodată nu este bine a pleca cu apă în barcă.

2. Se controlează dacă sunt în barcă: *ramele, furcheţii, cangea, ispolul* (fig. 9).

3. Se controlează buna funcţionare a fungilor, ridicând şi lăsând jos atât focul cât şi vela mare.

Să presupunem că barca se găseşte într'un port în situaţia din fig. 10.

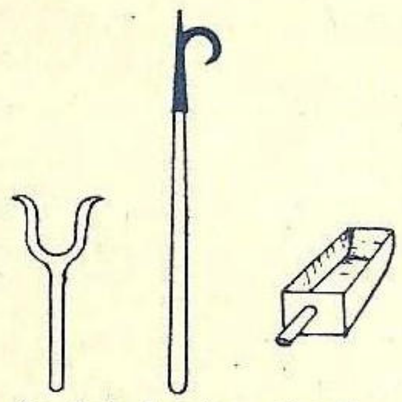


Fig. 9

Plecarea.

1. Se dă comanda „vira ancora", omul dela ancoră începe să tragă lanţul, barca începe să înainteze până ajunge deasupra ancorei, atunci ancora se smulge şi omul dela ancoră anunţă „ancora s'a smuls", continuând să o tragă sus.

2. In momentul când omul dela ancoră a comunicat că ancora s'a smuls, şeful bărcii care se găseşte la cârmă comandă „sus focul" punând în acelaşi timp cârma la stânga spre a întoarce în direcţia unde are loc liber. Această întoarcere este ajutată de foc întinzând şcota la babord.

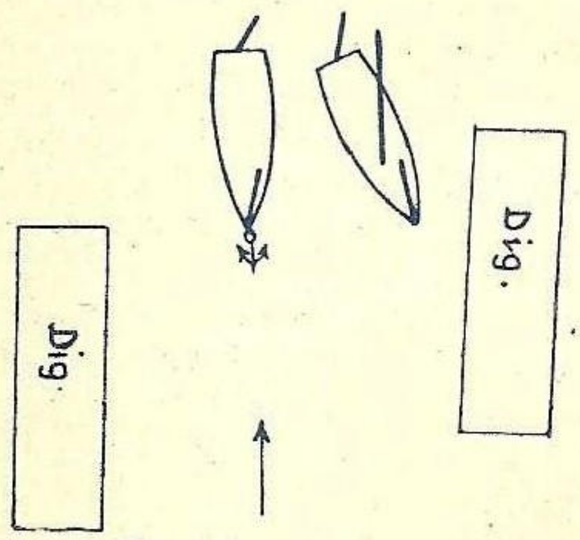


Fig. 10

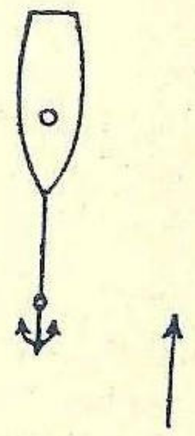


Fig. 11

3. Când barca s'a întors suficient la stânga astfel că ne dă siguranţa că nu mai poate fi întoarsă de vânt la dreapta se comandă „sus vela mare" (fig. 11 a). Odată ce vela mare e sus, manevra de plecare este terminată şi acum urmează, începerea navigaţiei. (Va urma) V. V.

Spicuiri din „Bleu Marine"

de LOUIS GUICHARD

Marinarii şi plăcerile

Marinarii au observat de multă vreme că plăcerile lumeşti devin searbăde celor care nu le duc dorul ; de aceia s'au hotărât să se lipsească de ele cea mai mare parte a vieţei lor, pentru a le simţi mai mult farmecul când intră în port. Iată de ce îşi păstrează întotdeauna gingăşia sensibilităţii, ceeace le dă o înfăţişare copilărească.

Marinarul

Iată definiţia marinarului din punct de vedere literar: băiat voinic, intermediar între păstorul contemplativ şi astronomul adâncit în calculele sale, care ştie să se poarte pe apă, dar pe pământ ca şi în romane, de obicei e fără busolă.

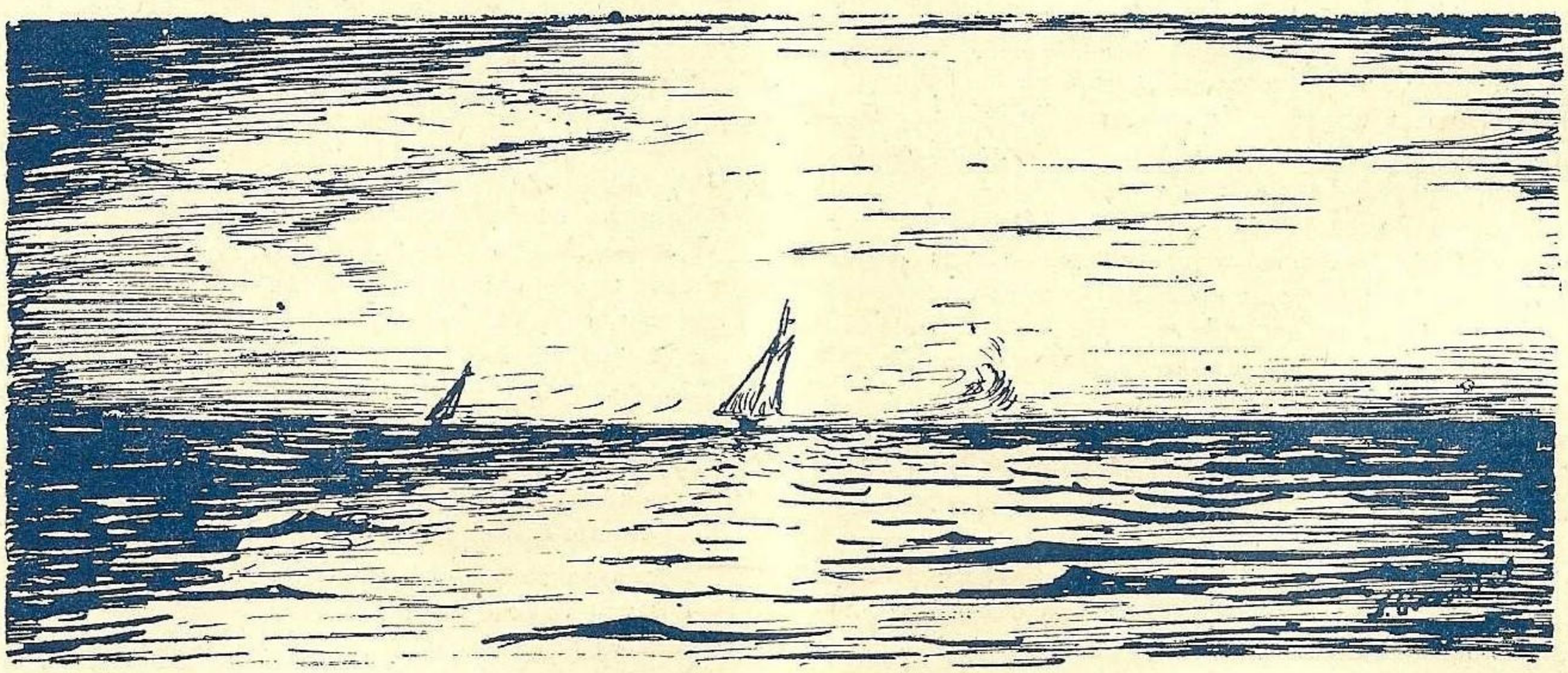
Marinarii şi literatura

Marinarii isgoniţi din literatură se pregătesc să se răsbune ; au început toţi să scrie.

Fetele şi marina.

Odinioară fetele regretau că nu sunt bărbaţi ca să poată intra la marină. Trebue să mărturisesc că decând cu răsboiul şi-au schimbat aproape toate părerea.

Altă cauză a scăderii prestigiului marinăresc este desvoltarea aviaţiei.



DRAMELE MĂRII (8)

REINTOARCEREA ŞI FUGA DIN NOU A LUI POMARÉ

In acest timp Pomaré învăţă pe oameni mânuirea armelor în aşteptarea ceasului când să năvălească asupra Insulei.

Cam în aceiaşi vreme, sosiră doi conducători din Taiti, propunându-i lui Pomaré să se înapoeze în insula aflată în ghiarele anarhiei şi să pue din nou stăpânire pe putere.

Toate partidele îl chemau şi îl regretau în momentele acelea de criză.

Intr'adevăr, dela expulzarea sa, insula rămăsese în prada celor mai neînfrânate dezordini şi a celor mai revoltătoare saturnale.

Intreaga insulă devenise o uriaşă distilerie. Indigenii îşi petreceau vremea îmbătându-se, iar după ce se săturau de băutură, o furie sălbatică punea stăpânire pe ei.

Pomaré aflând aceste amănunte, gândi că sosise clipa marilor hotărâri şi de fapt întâlni foarte puţine piedici. Vroind să pună stavilă dezordinelor care domneau în toată insula, din cauza răzvrătirei generale a populaţiei fu nevoit să se refugieze încă odată în Moree.

In jurul lui nu se aflau decât luptătorii Moreeni, pe care nu vroise să-i pue în legătură cu Taitienii, de teamă să nu se lase ispitiţi de băuturile puternice, care-i moleşise pe cei dintâi. Plecă cu hotărârea nestrămutată de a trece prin foc şi sabie începutul acela de revoltă.

Conjuraţii, văzând că regele le scapă, se înfuriară cum e mai rău şi începură să se învinuiască reciproc de trădare. Erau pe cale să ajungă la violenţe.

Locuitorii din Papara şi Atahuru, duşmanii seculari ai locuitorilor care locuiau Nord-Vestul insulei (Pori-Unos) tăbărîră asupra lor, ciopârţindu-i în bucăţi, nimicindu-le şefii şi pe cei mai buni luptători.

Locuitorii din peninsula Tairapu năvăliră imediat, declarându-se cum era şi firesc pentru învingători, jefuind în urma lor.

Astfel că, frumosul litoral Taitian, mănoasele ţinuturi Pare şi Faha, văile romantice din Faatahue, Matavei şi Wapaiano deveniră o întindere de ruine şi mizerie. Când în faţa cuceritorilor nu mai rămase nimic în picioare, începură să-şi împartă prăzile şi neputându-se înţelege, se încăierară din nou între ei.

POMARE RECUCEREŞTE INSULA.

Pomaré alese momentul acela ca să intervină. Debarcă la Taiti cu trei sute de luptători bine înarmaţi, prevăzuţi cu muniţiuni din belşug şi bine disciplinaţi. Iar pentru a le dovedi că trebuiau să învingă sau să se lase ucişi, dădu foc celor douăzeci şi cinci de piroge care-i transportase trupa, lăsând numai două, care la porunca lui se duseră să se adăpostească la gura râului Faatohua. Intr'una se afla un tun comandat de un englez Joe, ,pe care Pomaré îl făcuse mare amiral, iar cealaltă încărcată cu treizeci de luptători, urmau să apere bateria lui Joe.

Pomaré împărţi luptătorii în trei coloane, care făceau toţi faţă inamicului. Trupele erau comandate de trei şefi celebri: *Auna, Upo-Paru* şi *Hitoti.* Un alt corp de rezervă pe care Pomaré îl păstra ca ultimă resursă, era comandat de şeful *Mahine* şi de soţia lui *Pomaré Vahiné,* înarmată cu o muschetă, o lancie şi apărată de o plasă ţesută din romaho.

Lupta începu. Prima ciocnire fu groaznică şi toată avangarda lui Pomaré fu sdruncinată. Cea mai mare parte din luptătorii care o formau, au fost scoşi afară din luptă. Upa-Paru nu scăpă decât lăsând în mâinile duşmanului sdrenţele şorţului său. La porunca lui Pomaré, celelalte două coloane, ca să opue o masă mai compactă duşmanului, se uniră cu rezerva comandată de Mahiné. Atunci avu loc lupta crâncenă. Fiecare soldat după ce-şi sfârşea muniţiile, lovia cu lancea sau cu ghioaca.

Pomaré se distingea din ai săi, prin statura lui înaltă, îndrăsneala şi puterea loviturilor sale şi ar fi fost copleşit de număr, când la un moment dat, scoţând înfiorătorul lui strigăt de război, se asvârli cu o mână de credincioşi în cea mai mare învălmăşeală. La acest semnal, tunul lui Joe fu pus în funcţiune şi o bombă asvârlită cu precizie în spatele duşmanului făcu explozie, punându-i pe goană. In aceiaşi clipă cei treizeci de luptători rămaşi la pândă se repeziră în flancul Taitienilor, desăvârşind învălmăşeala.

Proclamă după aceia o amnistie generală şi trimise în interior membrii din familia sa, ca să făgăduiască şefilor care i se vor supune imediat, iertarea şi uitarea trecutului.

POMARE II ORGANIZATOR ŞI PROPOVĂDUITOR.

Toţi se grăbiră să profite de bunele dispoziţiuni ale principelui, iar rezultatul acestei bătălii câştigate şi a măsurilor dibace a fost consolidarea definitivă a lui Pomare II pe tronul insulei Taiti.

Proectele lui însă nu se oprea aici. Visul lui era să unească sub acelaş sceptru archipelagul Paumutu şi al insulelor Huaine, Borabora, Raiatee, etc., ca şi Marchizele, Tonga şi Gambière. Se şi vedea în fruntea unei flote cumpărate din Europa şi stăpân al unui imens *imperiu insular....*

Adeseori spunea: „Voi păşi înainte atâta vreme cât vor exista insule sub soare unde creşte cocotierul".

După ce îşi consolidă puterea, Pomare înţelese că nu va putea dobândi o armată, omogenă cu Moreenii şi Tahitienii lui, dacă aceştia din urmă rămâneau credincioşii lui Oro. Se hotărâ deci să-i treacă la creştinism, dela care primise tunul şi muniţiile ce-i adusese victoria.

Pentru asta se hotărî să întrebuinţeze mijlocul, care îi reuşise odată în Moreea.

Taitienii, mai sceptici încă decât locuitorii acestei insule, respectau cultul lui Oro mai mult prin tradiţie decât credinţă. Descoperise de multă vreme şmecheriile preoţilor lor şi ştiau foarte bine că, atunci când statuia zeului făcea mărturisiri publice, le făcea prin gura unui ventrilog sau a vreunui farsor, ascuns după statuia zeului.

In privinţa asta, circulă prin ţinut o mulţime de anecdote care dovedesc că aceste popoare mândre şi batjocoritoare, nu trebuesc considerate sălbatice, ci ca rămăşiţele vechei naţiuni Polineziene... Iată una din ele '

La câtva timp după victoria lui Pomare, preoţii lui Oro aflând că regele trecuse la credinţa streinilor, cu toate că nu vroise ca cei trei misionari din Moreea să-l însoţească la Taiti, înţeleseră că domnia lor se sfârşise. Totuşi ca să preîntâmpine evenimentul, anunţară o mare ceremonie în care să fie preamărită biruinţa regelui.

Inceputul slujbei fu măreţ; în toate părţile ardeau cuptoarele canace, pline cu porci sălbatici şi păsări, fiindcă după jertfa către Oro, trebuia să urmeze un mare banchet.

O statue colosală a zeului, era aşezată pe altarul unui Maree, iar când marele preot înaintă ca să înceapă ofrandele, ceru mai întâi lui Oro să binevoiască a-şi întinde protecţia asupra lui Pomare şi a familiei sale.

Deodată, statuia se clătină: Zeul va vorbi! Zeul va vorbi! Anunţă haripo-ul de servici.

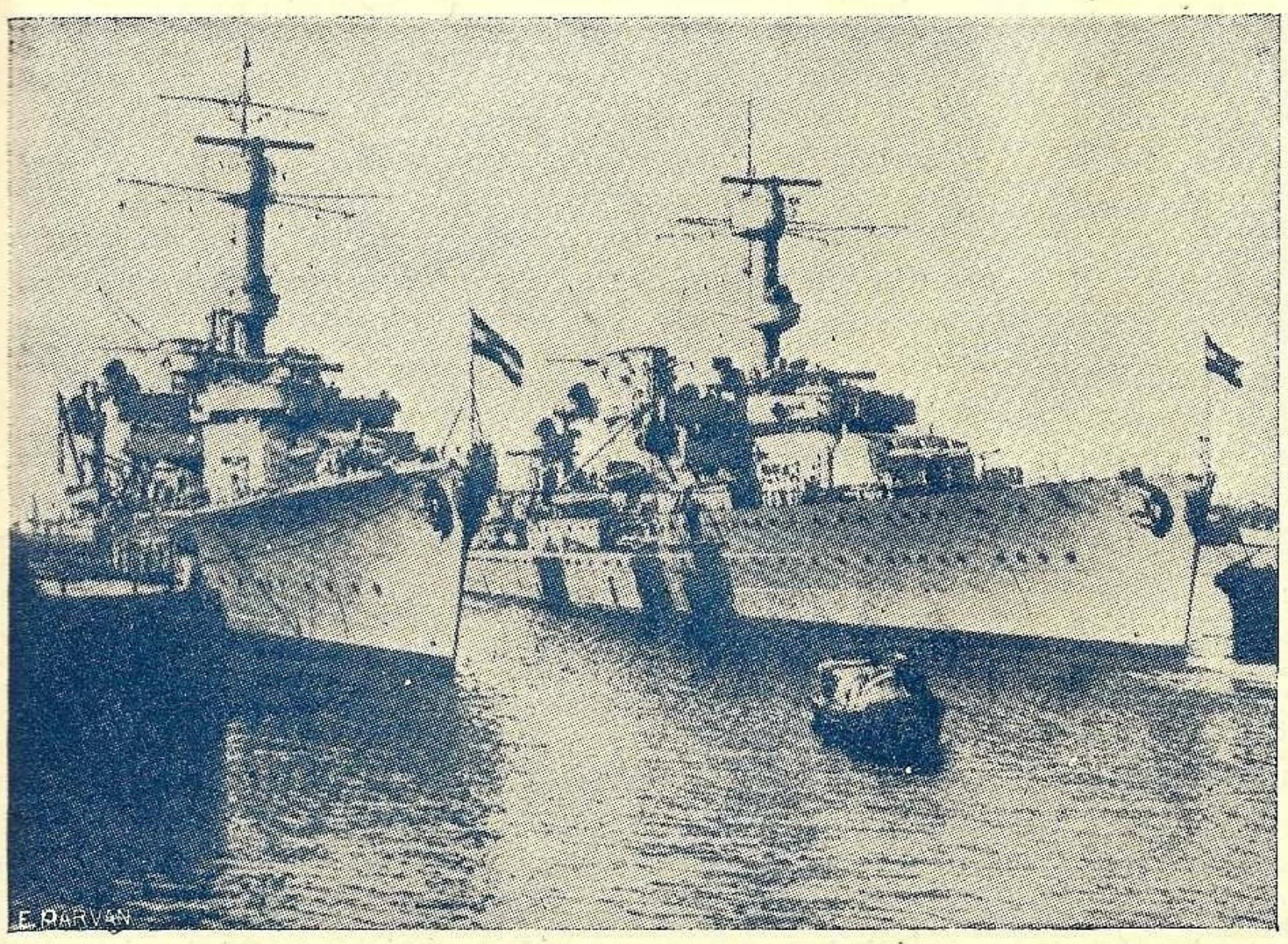
Liniştea se făcu ca prin farmec şi, se auzi un glas, care se silea să pară că vine din pământ, spunând: „Da, Pomare, va fi stăpânitorul tuturor insulelor mărei .

In aceiaşi clipă, alt glas batjocoritor isbucni din mulţime.

— Ravai, vorbeşti pe nas...

Un imens hohot de râs, urmă acestor vorbe.

Preotul care fusese însărcinat să rostească cuvintele cereşti, se



Crucişetoarele germane *Leipzig* şi *Königsberg* fag o vizită de curtoazie în Anglia

numea într'adevăr Ravai, suferea de un sforăit nazal, cunoscut de întreaga insulă.

In urma acestei întâmplări, hohotele de râs ale mulţimei neputând fi stăvilite, marele preot fu nevoit să scurteze ceremonia. Insă cu toată lipsa de succes a reprezentaţiei, poporul care era tot atât de îngăduitor, cum era de vesel, oferi o parte din proviziile lor pe altarul lui Oro... Până când zeul nu va fi schimbat, nenorociţii care se considerau reprezentanţii lui pe pământ şi care nu aveau alt mijloc de existenţă, trebuiau neapărat hrăniţi.

După această întâmplare, Pomare înţelese că-i va fi uşor să termine cu ei. Dădu poporului o serbare mare la care porunci să se aducă toate statuile zeilor. Printr'o cuvântare solemnă ţinută mulţimei, le reaminti că toate bucăţile acelea de lemn şi de piatră nu avusese puterea să împiedice pe luptătorii lui să pătrundă în Taiti şi că nu vor reuşi să se apere nici ei, după cum n'au fost în stare să susţină cauza credincioşilor lor. Zicând aceasta, îmbrânci statuia puternicului zeu Oro, care se rostogoli în ţărână, apoi veni rândul lui Tane şi pe urmă al celorlalţi.

Mulţimea ameţită puţin de vinul de portocale distruse singură ce mai rămăsese ; toţi zeii fură făcuţi grămadă şi daţi pradă flăcărilor. Imboldul se întinse ca o dâră de praf de puşcă şi a doua zi nu se mai afla în picioare nici o statue a vechilor zei.

Taitienii s'ar fi putut lipsi de a adopta alţii, însă Pomare era un politician prea dibaci, pentru a se lipsi de acest mijloc de guvernământ. De aceia aduse în grabă predicatori evanghelişti din Morea, împreună cu pastori indigeni nou consacraţi, ca să se ocupe de botezul supuşilor săi.

SFARŞITUL LUI POMARE.

Nu întârzie mult şi Pomare supuse autorităţii sale insulele învecinate împreună cu archipelagul Pomotu, însă nu putu înainta mai departe cu cuceririle, din cauza lipsei mijloacelor de transport pe distanţe mai mari. Omul acesta întreprinzător, se simţi atât de nenorocit din cauza aceasta, încât ne mai având cum să-şi risipească energia lui neînfrântă, se dădu încetul cu încetul băuturilor spirtoase cu atâta patimă încât îşi ruină sănătatea şi se abrutiză cu desăvârşire.

Intunericul puse stăpânire pe această inteligenţă puternică, care cu mijloace mai puternice ar fi jucat un mare rol. In ultimele clipe ale vieţei lui, când îi reveneau sclipiri de inteligenţă, îl auzeau uneori strigând : „O, Pomare, rege al insulei Taiti, porcul care paşte prin stufişuri, poate domni acum mai bine ca tine !".

Ne-am depărtat şi de marinarii de pe Bounty şi de vechile tradiţii ale insulei !

Am spus dela început, aventura refugiaţilor de pe Pitcairu, din toate punctele, nu este decât un cadru în care am vrut să închid toate observaţiunile mele etnografice şi de călător, despre vechile credinţe din anticitatea Polineziană. Prăbuşirea cultului lui Oro, m'a condus deasemenea la schiţarea figurei lui Pomare, care a fost caricatura unui Constantin.

(Va urma)

PESCARII [1]

E noapte — adâncă — liniştită —
Nici glas n'auzi şi vânt nu bate...
Natura doarme ostenită.
Chiar luna poate, pe departe i-adormită.

Deasupra ta, mii de făclii
Ard, cerul veşnic luminând...
Şi 'n apă, jos, aceleaşi mii
Se oglindesc. Pe val plutind îţi par că-s vii.

E noapte şi nu poţi zări
Nimic. Doar cerul e 'nstelat.
...Dar... iată'ncepe — a se roşi
La orizont ; şi-apar îndat' zorii de zi...

Rotind în juru-ţi ochii — roată —
Nu te mai saturi să priveşti :
Natura-ţi pare reînviată,
Şi dor îţi vine să trăeşti cât lumea toată.

...O şoapt'-aud în stufăriş.
— Probabil sunt câţiva vâslaşi —
Dar... iat'-apare'n luminiş
O luntre, doar cu doi luntraşi
Ce vin făţiş.
Ei mă privesc. Nimic n'am spus.
Mă uit la dânşii cu ochi mari...
Dar ei ţinând privirea sus,
Vin şi-mi şoptesc : — „Suntem pescari !"
Şi s'au tot dus...
De când s'au dus mă roade-un dor :
Vreau să plutesc cu barca, lin !
...Şi-am aşteptat în calea lor
Şi înc'aştept... dar.. ei nu vin
Şi simt că mor...

LUCHIAN

[1]) Menţionată la concursul de ziua Apelor.

CRONICA

Accidentele de înot şi prevenirea lor.

Doctorul Frommel publică în „Jurnal de Genève" un interesant studiu asupra accidentelor înnotătorilor, din care extragem unele consideraţiuni puţin cunoscute şi câteva sfaturi utile.

Când un înnotător se îneacă, se vorbeşte de obicei de o congestie, datorită efectului apei după masă. Mecanismul este atât de simplu pentru profani încât nu este de mirare că această legendă să mai găsească crezare: sângele, în momentul digestiunei, se îngrămădeşte în organele abdominale, baia exagerează această pletoră, aducând o anemie cerebrală, de unde sincopa fatală înnotătorului.

Dacă această explicaţie seduce la prima vedere, prin simplicitatea ei, trebue să mărturisim însă că nu corespunde decât foarte puţin cu realitatea faptelor.

Mecanismul unei astfel de sincope este cu totul altul: el face parte din grupul foarte complex al reflexelor de inhibiţie. Golz, demonstrase deja în secolul trecut, că o lovitură dată în obdomenul unei broaşte îi oprea inima. Prin extensiune, s'a crezut mult timp că surprinderea provocată de apa rece pe abdomen, după o masă copioasă, ar putea crea o astfel de oprire cardiacă la om. Din nenorocire, această explicaţie este încă de domeniul ipotezei, căci nu s'a reuşit să se reproducă fenomenul Golz, nici asupra animalelor cu sânge cald şi nici la om. Dealminteri, cum să se explice numeroasele înnecuri ale înnotătorilor „pe stomacul gol"?

S'au făcut însă experienţe, cari au arătat că, contactul apei asupra mucoaselor nasului şi căilor respiratorii superioare, provoacă la animal trei ordine de fenomene: o încetinire a contracţiunilor inimei, care-i poate scădea câteodată frequenţa cu 90%, o oprire a respiraţiei, care poate persista câteva secunde sau câteva minute, şi, în sfârşit, perturbaţiuni profunde ale presiunei sanguine. Animalul, sub influenţa acestor reflexe, pierde facultatea de a executa mişcările de înnot, cade la fund şi s'ar îneca dacă experimentatorul nu l-ar scoate din apă.

Reflexe asemănătoare se produc la animale când se injectează apă sub presiune în conductul auditiv extern şi când timpanul cedează: inima se încetineşte, respiraţia se opreşte şi presiunea arterială oscilează anormal.

Aceste experienţe ne arată deci că, contactul apei cu mucoasa nasului ori a căilor respiratorii superioare, ori o presiune în conductul auditiv, declanşează perturbaţiuni ale respiraţiei şi circulaţiei cari sfârşesc la o stare de sincopă foarte apropiată de aceea care surprinde pe înnotător. Aceste sunt fapte experimentale, controlabile în mod riguros asupra animalelor.

Cititorul se va întreba însă: cum se explică faptul că omul nu are totdeauna o sincopă când apa îi intră în nări ori în conductul auditiv?

Cauza este că intervin alţi factori ,încă insuficient cunoscuţi, factori individuali, factorii unor momente critice ca digestia, factori de predispoziţie, despre cari unele experienţe, şi în special aceea a „sincopei albe" dela începutul narcozei cu chloroform, ne dau un mecanism intim.

Din acest mănunchi de cunoştinţe, de cari sunt pline analele medicinei, rezultă că tinerii sunt cei mai expuşi reflexelor de inhibiţiune; aceasta se vede foarte bine din citirea cazurilor de înnec ce publică jurnalele în tot cursul verei.

Precauţiunile ce trebue să ia înnotătorul, sunt simple, poate chiar prea simple:

Să nu intre în apă după masă; să nu intre, într'o apă rece în special, decât progresiv, mai ales când este încălzit; să nu se depărteze de mal în primele momente; să nu se scufunde prea adânc şi să nu facă sărituri decât când posedă o technică suficientă pentru a nu cădea cu urechea pe lat în apă. Acei înnotători cari sunt susceptibili de o sincopă sau cari au o perforaţie a timpanului, trebue să îndoiască precauţiunile.

Doctorul Frommel recomandă prezenţa, în toate stabilimentele de băi publice ,a medicamentelor eroice pentru reflexele de inhibiţiune: adrenalina şi Coramina.

O.

Cupa America

La 15 Septembrie vor începe, la Newport, în Statele Unite, cursele pentru celebra „Cupă America". Regulamentul Cupei prevede şapte curse şi învingătorul este acela care câştigă cel puţin patru din ele.

Prima cursă se va disputa la 15 Septembrie, ora 10.30, celelalte ţinându-se în zilele următoare. Lungimea fiecărei curse va fi de 30 mile; în prima cursă se va face un parcurs rectiliniu de 15 mile, dus şi întors ,(în vânt ori sub vânt) iar în cursa următoare se va face un parcurs triunghiular, având 10 mile de latură. Cursele vor alterna, rectilinii şi triunghiulare. Dacă nici unul din concurenţi nu reuşeşte a termina o cursă în 5 ore ½, ea va fi anulată disputându-se din nou.

Americanii pun în linie yachtul *Rainbow* care, după o serie de curse de selecţie, a bătut pe *Weetamoe* şi pe *Yankee*. Anglia a trimis yachtul *Endeavour*, aparţinând d-lui Sopwith, renumitul constructor de avioane, care a venit cu el în America. Deabea acolo a fost montat catargul definitiv, care are peste 50 metri înălţime.

N.

Căutătorii de Tezaure

In luna August a pornit din Anglia o expediţie romantică: câţiva oameni foarte serioşi, cum sunt toţi englezii, au armat un vas pentru a căuta în Insula Cocos, din Oceanul Pacific, tezaurele piraţilor ce au jefuit acum câteva sute de ani galioanele spaniole din Pacific. După o tradiţie marinărească încă vie, tezaurele acestea ar fi ascunse în Insulă şi sunt evaluate la 12.000.000 Lire sterline ,adică în lei cam 6 miliarde. Conducătorul expediţiei, D. Arthur Macfarlane a stat deja zece luni în insula cu pricina şi a utilat vasul *Queen of Scots* cu cele mai moderne mijloace de explorare şi forare, având chiar un mic avion de bord. Expediţia este echipată pentru un an jumătate.

N.

Formarea ofiţerilor marinei germane.

Şcoala navală dela Murwick (Kiel) a fost fondată de von Tirptiz şi condusă de amiralul von Trotha până la marele război.

Inainte de a fi admişi în Şcoala Navală cadeţii de marină primesc o instrucţie generală de infanterie după care sunt îmbarcaţi pe un velier. După o perioadă teoretică şi practică pe acest velier, execută cu acesta un voiaj de 9 luni în străinătate după care sunt numiţi aspiranţi. La acest grad sunt admişi a urma cursurile uneia din cele 3 secţiuni care formează ofiţeri mecanici, comisari, şi ofiţeri de punte. Cursurile pe care le urmează aspiranţii de punte sunt: navigaţie, principii de comandament, tactică maritimă, istoria războaelor, maşini, electricitate, matematici, chimie şi 4 limbi străine obligatorii (engleza, franceza, spaniola, italiana). La acestea se adaugă aplicaţiunile practice, technice şi fizice (în special călăria). După terminarea acestei prime perioade dau examen începând o a doua perioadă care cuprinde cursuri de infanterie, artilerie, torpile, mine, semnalizare.

După această perioadă, îşi desăvârşesc cele învăţate printr'o îmbarcare de un an la bordul navelor de război.

Ofiţeri prin urmare, nu devin decât după o perioadă de 3 ani jumătate. (J. d. l. M. m. No. 804).

Flota comercială mondială mai mică de cât anul trecut

După statisticele *Lloyd's Register* rezultă că flota comercială mondială a scăzut dela 67.920.185 tone la 65.576.612 tone, adică o micşorare de 2.343.573 tone.

Actualmente pe ţări situaţia e următoarea:

	1934	1914
Anglia	17 630 000	18 892 000
Dominioane	2 978 000	1 632 000
Statele Unite	9 799 000	2 027 000
Japonia	4 077 000	1 708 000
Norvegia	3 980 000	1 957 000
Germania	3 680 000	5 135 000
Franţa	3 260 000	1 922 000
Italia	2 875 000	1 400 000
Olanda	2 612 000	1 472 000
Suedia	1 597 000	1 015 000
Grecia	1 507 000	821 000
Spania	1 164 000	884 000
Danemarca	1 101 000	770 000
Alte ţări	5 593 000	3 479 000

In ceeace priveşte combustibilul cărbunele e folosit din ce în ce mai puţin.

La % tonajului brut:

	1914	1904
Cărbune	88,94	51,69
Păcură	2,65	30,28
Motorină	0,45	16,17
Vele, etc.	8,06	1,86

Numărul tancurilor de petrol a crescut la 1420 la un tonaj de 8.668.477 tone.

Pierderile au scăzut simţitor; graţie măsurilor de siguranţă de pe vasele moderne.

Incercările radiofarului Marconi.

La 30 Iulie, la Genova, Marconi a făcut încercări cu un radiofar care utilizează microundele.

Aparatul transmiţător, de dimensiuni mici, funcţionează pe o lungime de undă de 60 cm., şi este insensibil la orice alte turburări de natură atmosferică, magnetică, electrică, etc.

Aparatul are o bătae de 20.000—35.000 mile marine permiţând comandanţilor de nave de a conduce nava în port în linie dreaptă.

Deasemeni permite comandantului prin emisiunea de semnale acustice regulate să calculeze distanţa ce-i separă de far la o distanţă de maxim 2 mile.

Aparatul receptor a fost instalat la bordul yachtului Electra pe care Marconi îşi face experienţele. Acest aparat comportă un haut-parleur care emite sunete succesiv joase şi ascuţite şi un cadran împărţit în 4 sectoare, roş şi verde pe care un indicator oscilează atâta timp cât vasul nu e pe drumul bun.

Yachtul a plecat dela o distanţă de 10 mile de coastă şi călăuzit de acest radiator a trecut exact printre 2 geamanduri aşezate la 100 m. una de alta aproape de coastă.

Puntea de comandă a fost complect acoperită ca pilotul să nu poată vedea drumul.

Experienţa s'a făcut în prezenţa a numeroase personalităţi între care şi comandanţii lui *Majestic* şi *Conte de Savoya*.

Vă închipuiţi ce formidabilă uşurare aduce această invenţie navigaţiei. M.

Un senzaţional proces maritim

Putem să cuprindem tot în această pagină şi un foarte interesant proces, şi totodată extrem de hazliu, pe care-l publică Le Yacht în No. 2673. E vorba de un foarte interesant proces maritim a căror desbateri sunt urmate cu curiozitate.

Vaporul City-of-Flint, ancorează la Londra, aducând pe bord un circ american.

Una din atracţiile circului o constituia o trupă de purici-girls dresaţi, în număr de 417. Hrana întregei trupe se da în conformitate cu scara zoologică stabilită de natură. Oamenii luau masa în saloanele de mâncare unde mâncau aşa cum mănâncă toţi oamenii, animalele adăpostite în magaziile vasului deasemeni erau hrănite cu cele ce se obişnueşte să li se dea. Bine înţeles că şi aceşti artişti purici, trebuia să li se dea de mâncare, ceeace Dumnezeu le-a hărăzit, adică sânge. Şi în acest scop managerul le-a angajat ca doice nişte câini, de sub pielea cărora artiştii sugeau nu glumă.

Direcţia circului a plătit — ca să facă economie şi pentrucă desigur aşa a crezut normal, — transportul numai a câinilor.

Iată însă că Societatea căruia aparţine nava are altă părere în această chestiune, cerând un alt preţ separat de transport şi pentru artiştii purici, pentrucă „un câine cu sau fără purici, rămâne tot câine, dar un purece artist nu e un parazit de rând ci un animal de lux care trebue să-şi plătească transportul"...

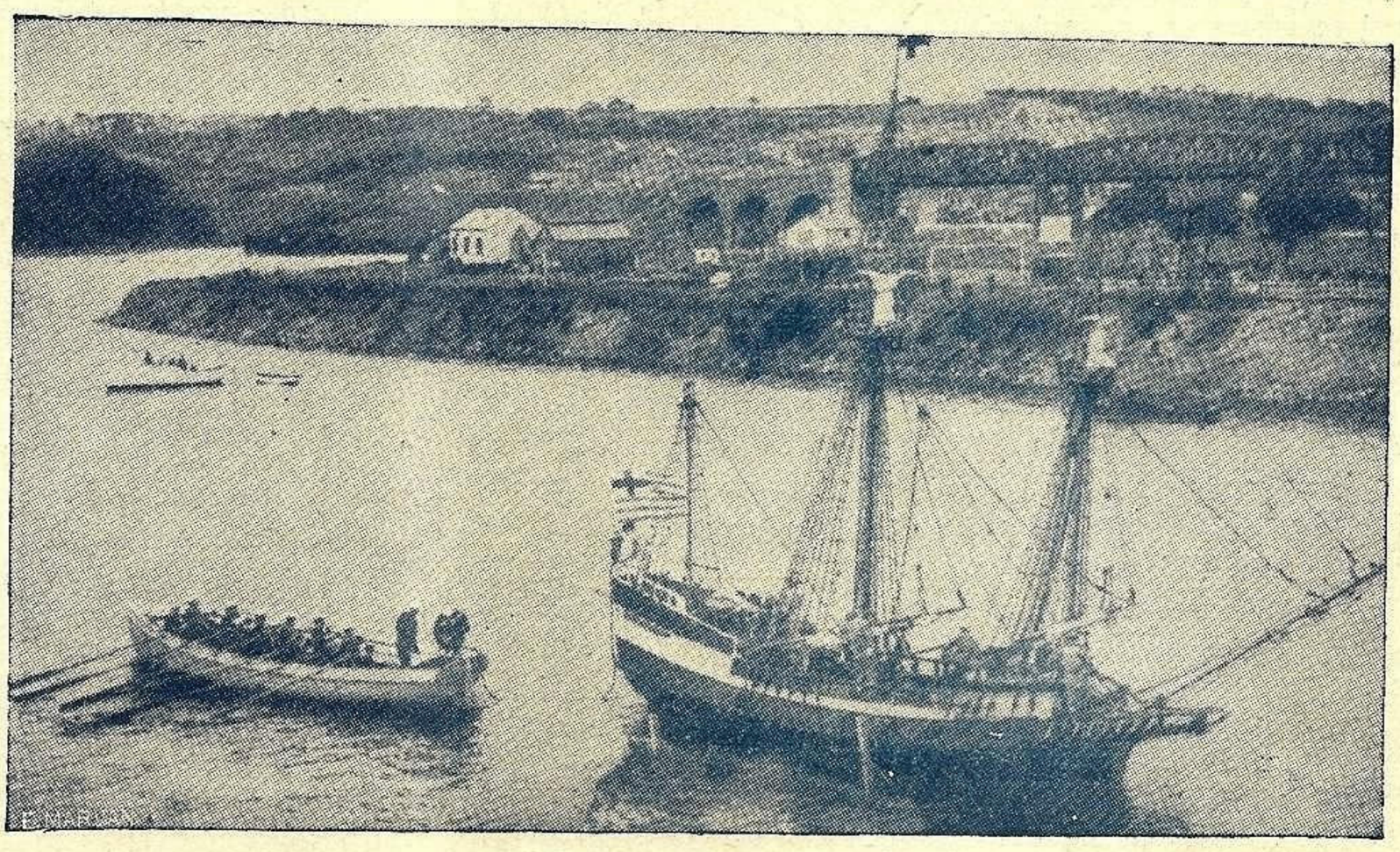
Vă las pe dv. cititori să vă imaginaţi discuţiile angajate între societatea vaporului şi direcţia circului şi argumentele pro şi contra aduse.

Deasemenea promit că vom da publicităţii desbaterile procesului şi jurisprudenţa stabilită cu ocazia pronunţării sentinţei.

T. M.

O statistică interesantă

In acest an, la 15 August s'au împlinit 20 ani dela deschiderea canalului Panama. Cu această ocazie s'au publicat diferite statistici interesante.



Pentru serbările ce-au loc în Anglia în «*Săptămâna Marinei*» Amiralitatea a construit o reproducere redusă a lui *Golden Hind* cu care *Drake* a făcut înconjurul pământului la 1580,

De exemplu în aceşti 20 ani au trecut prin canal 80.122 nave plătind ca taxe 338 milioane dolari.

Din aceste nave 34.8% au fost nave americane, şi 27.3% engleze, apoi vin norvegiene, germane, japoneze, olandeze, franceze, daneze, suedeze.

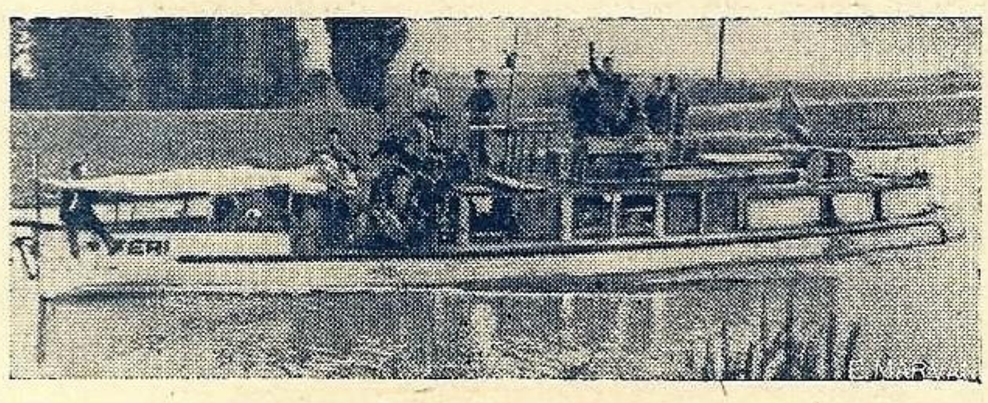
7.000 nave de război au trecut prin canal.

Şalupa Feri

Secţiunea noastră Otelec ,numără prin membrii săi câţiva oameni de iniţiativă şi de muncă. Unul din aceştia este şi d-l Ing. Alex. Steingassner. D-sa însuşi a construit la Timişoara în primăvara 1932 o şalupă care deserveşte acum pe locuitorii comunelor învecinate canalului Bega.

Cei circa 40 km. pe care altă dată trebuiau să fie parcurşi cu autobuzul pe şosele rele şi cu gropi sau chiar pe canal cu barcaje, până la Timişoara, sunt azi parcurşi de 4 ori pe zi de către această şalupă, denumită „Feri" în 3 ore numai cu 26 lei dus şi întors.

Pe lângă profitul său material, proprietarul, d-l Inginer Steingassner, face un adevărat bine locuitorilor de pe malurile canalului Bega.



Şalupa Feri

Iată dece Liga Navală face cunoscută acţiunea d-lui Inginer, acţiune care va găsi poate imitatori.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

U. R. S. S.

☐ In 1929 o misiune de savanţi a fost debarcată în insula Wrangel pentru o durată de 2 ani spre a face studii.

După 2 ani toate vasele trimise să-i reia nu au putut birui gheţurile oceanului îngheţat.

Abia la 22 Aug. spărgătorul de ghiaţă „Krassin" a reuşit să ajungă după multe peripeţii în insula Wranghel, salvând deci după 5 ani pe cei ce mai supravieţuiau.

BRAZILIA

☐ Industria engleză a livrat de curând marinei braziliene nava-şcoală cu vele *Almirante Saldanha,* care fusese lansat în Decembrie 1933. Acest vas-şcoală este great ca patru arbori şi are caracteristicile următoare : lungime 93 m., lărgime 15,85 m., pescaj mediu 5.50 m., deplasament 3.325 tone şi suprafaţă velică de 2.500 metri pătraţi. Un motor Diesel de 1.400 HP, cu şase cilindri şi patru timpi, va putea asigura navei o viteză de 11 noduri.

Instrucţia cadeţilor brazilieni nu comportă numai manevra velelor şi a motoarelor ci şi instrucţie de artilerie ; în acest scop, vasul are patru piese de 102 m. m. (de 45 calibre), un tun antiaerian de 76 m. m. (de 50 calibre), mai multe tunuri automate şi un tub lans-torpile de 533 m. m.

In afară de acestea, nava mai posedă telemetre foarte perfecţionate, aparate de dragaj şi de punere de mine. Echipajul numără 25 ofiţeri, 34 subofiţeri, 100 de cadeţi şi 300 de oameni. Raza de acţiune este de 12.000 de mile.

FRANŢA

☐ Recenta urcare a tarifului vamal are de scop crearea de fonduri necesare pentru acordarea de subvenţii marinei comerciale, în baza legei Tasso.

☐ Se spune că *Normandie* îşi va face prima cursă în cea de a treia săptămână a lunei Mai 1935. Transatlanticul este aproape gata : coşurile şi catargele sunt instalate şi acum se lucrează la amenajarea localurilor de pasageri. Armatorii afirmă că tonajul brut va atinge 79,280 tone. Viteza în serviciu va fi de 28 Mm. şi va putea fi menţinută pe orice vreme. Echipajul va consta din : 14 ofiţeri, 105 oameni de punte, 184 la maşini şi 986 chelneri, stewards etc. în total 1.339 oameni.

☐ *Organizarea aviaţiei navale.*

Inainte de închiderea sa, parlamentul francez a votat pe lângă anumite credite suplimentare pentru aviaţie, şi legea organizărei aviaţiei navale, care până acum plutea între ministerul marinei şi acela al aerului.

După noua lege aviaţia maritimă e împărţită în trei categorii :

1) *Aviaţia îmbarcată,* cu totul sub ordinele Marinei.

2) *Aviaţia de cooperaţie,* aparţine nominal de Aer, dar e pusă definitiv şi cu totul la dispoziţia Marinei.

3) *Aviaţia autonomă,* care depinde de Min. Aerului, dar care e pusă tot la dispoziţia Marinei şi nu poate primi întrebuinţări printr'o decizie a Min. Aerului, ci numai a guvernului.

Prin această lege care aduce armonia şi legătura între două ministere, acela al Aerului îşi păstrează directiva generală a activităţii aeriene, adică technica industrială şi forma personalului sburător, pe când al marinei antrenează şi foloseşte tactic unităţile şi personalul, care în cele două dintâi categorii e numai marinăresc.

Era şi timpul : Aviaţia maritimă *fusese sacrificată de Ministerul Aerului.* *(Le Yacht)*

☐ *Aparat pentru salvarea vaselor.*

La Havre, Dieppe etc. s'a făcut o foarte interesantă experienţă.

Vasul *Tout-à-Flot* a fost scufundat voluntar, după ce d. Guillaume, inventatorul aparatului, s'a închis într'un cilindru instalat spre prova.

După câteva minute *Tout-à-Flot* a eşit la suprafaţă, menţinându-se cu toată apa din interior.

Secretul cilindrului e încă secret.

GERMANIA.

☐ La Brema s'au desfăşurat, pentru a treia oară dela armistiţiu, a duăzecea aniversare a plecărei pentru Dardanele, a crucişetoarelor *Goeben* şi *Breslau*. Patru sute de foşti mateloţi ai acestor două nave, veniţi din toate părţile Germaniei, au luat parte la ceremonie ; amiralul Souchon, fostul comandant al grupului, a trecut în revistă marinarii în faţa monumentului colonial, şi a rostit, cu acest prilej, o cuvântare în care a preamărit „câmpul de glorie al flotei germane".

☐ La finele lui Iunie a fost lansat al treilea chiurasat german tip *Deutschland,* de 10.000 tone. A fost botezat *Admiral Graf Spee,* în memoria amiralului german învingător al escadrei engleze la *Coronel* şi mort în bătălia dela *Falkland.*

Un al patrulea vas de acelaş tip a fost pus în construcţie.

ITALIA.

☐ Lucrările de refontă ale chiurasatelor ar consista din suprimarea turelei centrale triple de 305 m. m.; artileria ar fi astfel redusă la patru turele ; câte una triplă şi una dublă, aşezate la prova şi la pupa, caşi înainte. Numărul pieselor va fi redus dela XIII la X.

Economia de greutate realizată, ar permite o sporire a vitezei, la care va contribui întreirea puterei maşinelor, obţinută probabil prin schimbarea căldărilor, adoptarea arderei cu păcură etc. Celelalte perfecţionări ar conta din ameliorarea compartimentajului şi în perfecţionarea direcţiunei de tir.

☐ *Viitorul portului Triest.* La Florenţa a avut loc o conferinţă între Italia, Germania, Austria, Ungaria şi Jugoslavia, pentru a mări traficul prin portul Triest, năpăstuit oarecum de concurenţa porturilor germane.

Rezultatul e foarte favorabil pentru portul italian. Mai mult, se pare că produsele coloniilor franceze vor fi îndreptate în parte spre Triest.

Germanii în schimb au făcut tarife preferenţiale pentru Hamburg.

JAPONIA.

☐ Guvernul japonez va acorda industriei de construcţii navale o subvenţie de 24 milioane yeni pentru o perioadă de 5 ani, cu începere din Octombrie 1935. Se propune, demoliţiunea în această perioadă, a 500.000 tone de vase vechi cari vor fi înlocuite prin vase noi, pentru cari se va aloca o subvenţie anuală de 4.800.000 yeni. Noile construcţii vor consista în pacheboate şi cargoboate.

STATELE UNITE.

☐ Cele două voiaje ale transatlanticului *Leviathan,* după repunerea sa în cursă, s'au soldat cu un deficit de circa 50.000 L. Preşedintele Roosevelt s'ar opune continuărei acestei experienţe şi ar fi favorabil construirei unui alt transatlantic menit a înlocui pe *Leviathan.* Nu se indică însă tonajul viitorului pachebot.

☐ Departamentul Marinei studiază construirea a 24 de nave de război, dintre cari: 1 portavion de 15.000 tone, înlocuind pe *Langley,* 2 crucişătoare de 8.000 tone, armate cu piese de 152 m. m., înlocuind vechile crucişătoare *Omaha* şi *Milwankee,* 3 distrugătoare de 1.850 tone, 12 distrugătoare de 1.500 tone şi 6 submarine. Distrugătoarele vor fi puse cele dintâi pe cală.

☐ Departamentul Marinei a semnat cu şantierele private contractele pentru următoarele construcţiuni :

2 crucişetoare de	10200 tone	20.400 tone
2 distrtugătoare de	1.850 tone	2.700 tone
2 distrugătoare de	1.500 tone	3.000 tone
3 submarine de	1.300	3.900 tone
		31.000 tone

Pe de altă parte, în şantierele marinei se vor construi următoarele vase :

2 crucişătoare de 10.000 tone
7 distrugătoare
4 submarine.

In bugetul pe anul în curs sunt prevăzute creditele necesare, în conformitate cu legea Vinson, cari vor permite atingerea în 1924 a maximumului prevăzut în Tratatul dela Londra din 1930.

☐ Departamentul Marinei a ordonat ca toate exploratoarele (scouts) staţionate în Atlantic, să treacă în Pacific, unde vor rămâne până ce situaţia se va schimba. Această deciziune afectează 48 de unităţi din escadra de Atlantic .

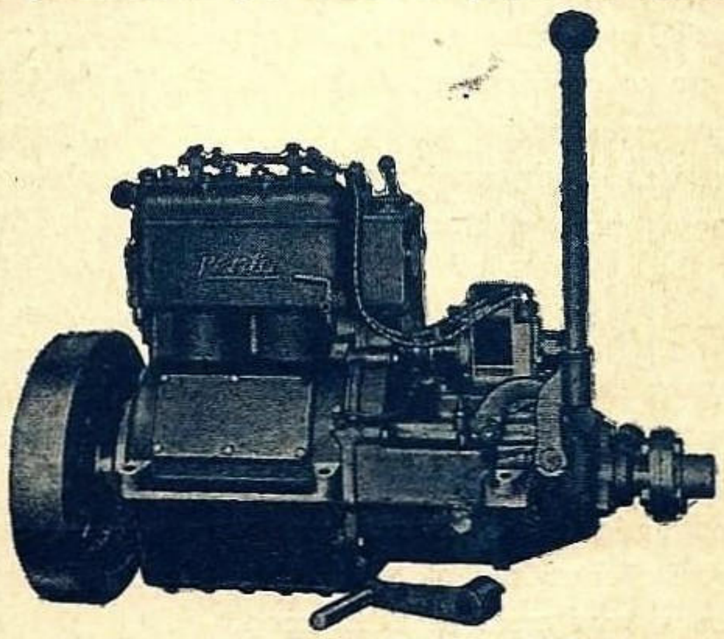
☐ La Boston a fost lansat cel mai perfecţionat distrugător al Marinei Americane, echipat cu motoare Mox Donough.

☐ Navele ce vin din Europa spre New-York, pun capul pe o navă far de 800 tone cunoscută sub numele *Nantucket Shvals Lightship* ancorată la circa 200 mile Est de New-York şi care marchează o regiune cam periculoasă. Numai cine e marinar înţelege câtă uşurare în suflet îi aduce după o navigaţie grea de câteva zile apariţia luminii unui far, sau semnalelor acustice şi hertiene pe timp de ceaţă.

Transatlanticul Olimpic de 46.000 tone, acum câteva săptămâni a avut un drum atât de precis pe o ceaţă deasă încât a nimerit

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS
pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.
Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină. Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

drept în unul din bordurile navei far care s'a scufundat odată cu 7 oameni din echipaj.

Americanii, după o supărare justificată au primit 500.000 dolari despăgubiri.

☐ Programul de construcţie pe 1834 prevede 24 nave: 4 crucişetoare de 10.000 tone, 2 leader-flotilla, 12 distrugătoare, 6 submarine.

Anglia

In faţa crizei prin care trece chiar flota de comerţ engleză, guvernul a publicat o carte albă, din care reiese că tezaurul va acorda împrumuturi de 3% rambursabile în 12 ani. Rambursarea primelor două rate poate fi amânată. Guvernul îşi propune prin aceasta să modernizeze cargoboturile, impunând armatorilor să demonteze nave vechi al căror tonaj să fie de trei ori mai mare ca cel construit.

☐ Uriaşul transatlantic englez cunoscut până acum sub numele de *No. 534* va fi botezat la lansarea ce va avea loc la 26 Sept. la *Clyde* în prezenţa suveranilor englezi, nu *Queen Mary* ci *Victoria*. I s'a dat acest nume pentrucă conform unei tradiţii toate numirile navelor societăţei Cunard se termină în a.

Yugoslavia

☐ La Split, ministrul jugoslav al Educaţiei Fizice a ţinut un discurs în care a declarat că viitorul Jugoslaviei este la mare şi că de acest lucru trebue să se convingă poporul. In timp ce lumea consideră Jugoslavia ca un stat maritim, poporul nu are aceeaş părere. Eforturile oamenilor politici, al autorităţilor sunt zadarnice dacă poporul nu se convinge că viitorul ţării e legat de Adriatica.

Jugoslavia care a obţinut un litoral maritim va trebui să răspundă în faţa istoriei de angajamentele ce-i incumbă şi pe care generaţia actuală trebue să înceapă a le executa.

(J. d. l. M. m. No. 801)

Grecia

☐ Un program de renovări şi de noi construcţii tind să întărească flota de război ia Greciei. Programul va fi terminat în 1942 cuprinzând 10 crucişetoare uşoare, 12 distrugătoare. De menţionat că pentru construcţia distrugătoarelor se va apela la case străine dar cu obligaţia că lucrările să se facă în Grecia în arsenal sau în şantierele ce se vor creia în acest scop.

Polonia

☐ Vecina noastră dela Nord, pune o deosebită grijă în apărarea coastei şi intereselor sale maritime.

O navă poza mine a fost comandată la şantierele Normand, 4 dragoare de mine vor fi puse în curând în construcţie, din care 2 la Gdinia şi 2 la Modlin. Deasemeni în curând va începe construcţia a 2 distrugătoare şi 6 submarine. (Le Yacht No. 2680).

☐ *Liga Morska j Kolonjalna*. Ca să se vadă cu câtă înflăcărare se lucrează în ţara vecină şi amică dela Nord, reproducem după revista „*Morze*" evaluarea Ligei Morska, aşezată pe aceleaşi baze şi având aceleaşi ţeluri ca şi Liga Navală Română.

Din el se vede că:

Numărul secţiilor dela 80 în 1929, a crescut la 738 în 1934.

Numărul membrilor dela 3000 acum zece ani, a ajuns la 200.000. fără a se socoti asociaţiile sportive şi culturale cu mii de membri şi care figurează unitar.

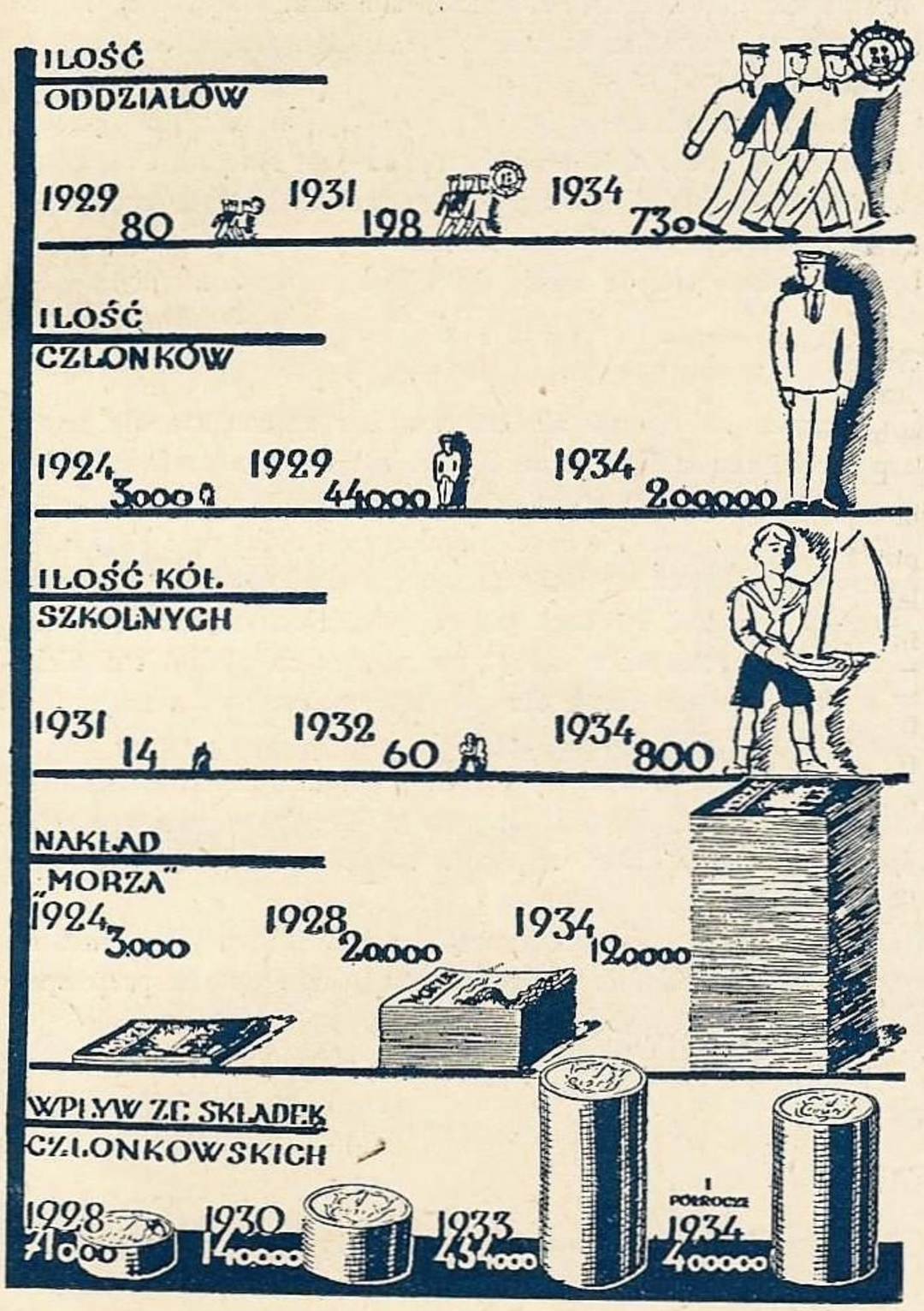
Secţiuni şcolăreşti, dela 14 în 1931 au ajuns la 800. Asemenea secţiuni se vor pune în practică şi la noi.

Tirajul revistei „Morze" a atins 120.000 exemplare.

Veniturile din cotizaţii, care la 1928 erau de 71.000 zloţi (142 mii de lei) au atins în 1933 cifra de 434.000 zloţi (8.680.000 lei), iar numai pe jumătatea anului acesta ele s'au ridicat la 400.000 zloţi (opt milioane lei).

Rezultatul chetelor nu figurează, dar anul trecut s'a adunat într'o zi (29 Iunie) 5.000.000 zloţi (1000 milioane lei) iar anul acesta 7.000.000 zloţi (o sută patruzeci de milioane lei).

Cu asemenea avânt nu ne miră rezultatele, pe care le-am dori şi la noi.



Austria

☐ Consolidarea Primei Societăţi de Navigaţiune cu Vapoare pe Dunăre (D.D.S.G.), atinsă şi ea de criza latentă sub care suferă toată navigaţia pe Dunăre, se face acum sub patronajul guvernului austriac. Societatea D.D.S.G. îşi va continua activitatea fără nici o îngrădire. Diferitele svonuri, adeseori rău voitoare, despre această societate, sunt cu totul neîntemeiate.

ARGENTINA

In Mai s'a împlinit un an dela înfiinţarea Ligii Navale Argentiniene. Aniversarea s'a sărbătorit cu fast în prezenţa reprezentantului Preşedintelui Republicei, autorităţilor civile, militare şi comerciale, şi a delegaţilor ligilor navale străine.

Din partea Ligi Navale Române a luat parte d-l *Teodor Lavrov* despre care noi am mai avut plăcerea a vorbi şi în alte numere ale revistei noastre.

Fost elev al vechii Şcoli de Marină din Constanţa, valurile vieţii l-a ancorat definitiv în Buenos Aires unde ocupă pe lângă alte locuri de frunte, de exemplu preşedinte al Sindicatului Piloţilor din La Plata, şi pe aceia de membru corespondent al revistei noastre şi membru fondator al Ligii Navale Argentiniene.

Este un român cu suflet mare. Nu scapă o ocazie de a face propagandă pentru ţara noastră la care continuă a se gândi în orice moment.

ANGLIA.

☐ In 1917 pachebotul *Laurentic*, care transporta un caric de aur şi argint evaluat la 6.000.000 lire sterline, a fost torpilat de un sub marin german în dreptul lui Lough-Swilly. Intre 1918 şi 1924, Amiralitatea britanică a reuşit să recupereze o parte a caricului evaluată la 5.000.000 l, dar încercările trebuiră să fie abandonate ulterior din cauza înnisipărei progresive a epavei. Deabea în ultimul timp un sindicat putu obţine autorizaţia necesară pentru continuarea lucrărilor şi după aproape trei luni de muncă aprigă, salvatorii au reuşit să scoată la suprafaţă ultimul lingou din milionul încă nerecuperat.

☐ Până la sfârşitul lui Aprilie 1935, vor fi armate circa 35 noi nave de război, din cari 2/3 aparţin programului 1931, 6 programului 1932 şi 1 programului 1933. Printre armări, principalele sunt: sloopurile: *Harrier* (Septembrie), *Hussar* (Octombrie), *Lowestoft* (Noembrie) şi *Wellington* (Ianuarie); submarinele: *Severn* (Septembrie), *Sealion* (Noembrie), *Shark* (Decembrie), *Salmon* (Decembrie) şi *Clyde* (Decembrie), crucişătoarele: *Ajax* şi *Arethusa* (Aprilie).

Din Tară

Cum s'a serbat ziua Marinei

LA CONSTANŢA

După cum e şi natural, patronul marinei a fost sărbătorit la mare la Constanţa, cu un fast mai deosebit de cât în orice altă localitate de pe mal de apă sau din creştet de munte.

Constanţa e centrul activităţii noastre maritime, sediul S. M. R., al comandamentului Marinei Regale, ale celei mai înfloritoare secţii L. N. R. a celor mai multe echipaje cercetăşeşti, a Yacht Clubului Regal şi a atâtor asociaţii marinăreşti.

Aceste serbări au fost cinstite cu prezenţa M. S. Regelui Carol II, a Marelui Voevod Mihai, a A. S. R. Principele Nicolae, a d-lui Prim ministru Tătărescu, a d-lor miniştri Sasu, Dr. Angelescu, Dr. Costinescu, I. Nistor, g-ral Angelescu, Radu Irimescu, a d-lor amirali din rezervă Niculescu, Graţoski, Pantazi, Spiropol şi a altor personalităţi marcante.

Solemnitatea a început cu un serviciu divin oficiat de I. P. S. Episcop Gherontie şi aruncarea a trei ancore de flori din partea Marinei Regale, a Ligei Navale şi a Serviciului Maritim, în amintirea eroilor marinari.

După discursurile ce le redăm mai jos, a urmat defilarea forţelor navale prin faţa Navei Bază, pe care era îmbarcat M. Sa, iar după amiază s'au desfăşurat obişnuitele regate şi concursuri de înnot, stafete, jocuri, etc.

Discursul d-lui Amiral Bălănescu comandantul marinei:

Chemările adânc simţite şi exprimate câţiva ani în şir pentru a trezi în inimile româneşti dragostea de mare, au avut răsunet, şi au dat roade.

Ca niciodată, românimea din toate unghiurile ţării, a venit cu însufleţire să vadă marea, să vadă portul Constanţa, să vadă navele Marinei Regale.

Ziua marinei *cheamă şi de astă dată poporul românesc să-şi arunce privirile spre mare, spre această putere istorică a lumii care înalţă şi civilizează neamurile, putere isvorâtă din preţuirea foloaselor şi frumuseţilor mărei.*

Intr'un cadru de neasemănată sărbătoare, în clocotire de valuri, în salve de tunuri, în decorul undelor albastre împodobite cu flamuri şi stindarde, ofiţerii şi echipajele Marinei Regale aduc Majestăţei Voastre salutul lor ostăşesc plin de bucurie, dragoste şi recunoştinţă.

In solemna pace a mării, în tăcerea care întovărăşeşte clipele mari ale vieţii, scufundăm astăzi o ancoră de flori în abisul valurilor, ca un simbol de simţire şi meritată recunoştinţă pentru eroii marinari cari şi-au împlinit cu curaj şi abnegaţie marea datoria a războiului pentru reîntregirea neamului.

Slăvită să le fie memoria, iar faptele lor de arme, pilde de vitejie să rămână în veacuri.

Marina Regală activează pe două linii de apărare a hotarelor ţării, pe Dunăre şi Mare.

Pe Dunăre ne-am apărat drepturile istorice şi am cooperat cu armata în operaţiunile războiului unirii, dealungul fluviului până la mare.

Forţele noastre de Dunăre trebuesc să fie în măsură de a împlini şi în viitor, misiunile grele de cooperare, cu flancuri armatelor sprijinite pe fluviu.

La mare forţele noastre rapide, completate cu ajutorul hidroaviaţiei şi unei organizări judicioase a apărării de coastă, sunt menite să aibă un rol important în apărarea litoralului maritim şi gurile Dunărei.

Ne lipseşte o armă necontestat de preţioasă în sistemul nostru de apărare care să complecteze ciclul armelor clasice şi anume: submarinul.

Ne mai lipseşte o bază navală maritimă bine organizată.

Ţin să asigur pe Majestatea Voastră că suntem adânc pătrunşi de misiunile grele ce ne sunt încredinţate şi că piedicile materiale ce întâlnim în insuficienţele bugetare, nu slăbesc silinţele şi puterile noastre încordate, concentrate într'un singur gând, de a fi gata să ne jertfim în orice moment pentru ţară, la porunca Majestăţii Voastre.

Cu aceste gânduri, cu aceste simţiri Marina Regală Română aduce prin graiul meu Majestăţii Voastre cele mai devotate şi respectuoase omagii de recunoştinţă şi mulţumire pentru marea onoare ce ne-aţi acordat de a patrona cu Inalta prezenţă, serbarea de astăzi a patronului Marinei.

Urez ca sub Domnia Majestăţii Voastre, să se desăvârşească renaşterea Marinei Regale.

Să trăiţi Majestate! Să trăiască întreaga Familie Regală!

Cuvântarea M. S. Regelui:

DOMNULE AMIRAL,

Iubiţi camarazi ai Marinei,

Mulţumindu-vă pentru frumoasele cuvinte ce aţi rostit în numele Marinei Mele, sunt fericit de a putea profita de această ocazie spre a reînnoi asigurarea întregei Mele solicitudini şi dragostea pentru acest element al apărării naţionale, atât de necesar ţării.

Timpurile sunt, incontestabil grele şi ştiu că ele cer din partea marinarilor eforturi mari — aş putea zice chiar iraţionale câteodată — faţă de mijloacele care li se pun la dispoziţie.

Cu toate acestea sunt convins că în această Marină, se va perpetua tot acel vechiu spirit „Mircea", de care am vorbit altădată, spirit fără de care Marina noastră nu poate exista, — acest spirit al marinei, care este o dragoste de larg şi totodată un spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre. Alături de voi, în orice clipă pentru întărirea şi perfecţionarea Marinei noastre, fac cel mai cald apel acelora cari au astăzi răspunderea în ţară, ca din mijloacele care se găsesc, să pună la dispoziţie ceeace se poate ca Marina noastră să înceapă să se desvolte aşa cum trebue.

Dar, punându-vă la dispoziţie aceste mijloace, trebue

ca marinarii să fie conştienţi că ele trebuesc folosite până la maximul de efort şi randament. Ţara face ce poate, voi trebue să faceţi restul.

Spiritul cel vechiu să trăiască din nou, să se ridice şi să înflorească !

Cu acest gând ridic paharul Meu pentru întărirea şi propăşirea iubitei Mele Marine ! (Urale puternice).

Regele şi suita au luat loc apoi la puntea de comandă de unde au primit revista navelor şi defilarea distrugătoarelor „Regele Ferdinand" şi „Mărăşeşti", a canonierelor „Stihi" şi „Dumitrescu" şi a torpilorului „Sborul". Nava-bază s'a înapoiat la ora 12.30 în port.

După debarcare, Regele şi înalţii demnitari s'au dus la Cercul Militar unde a avut loc un dejun.

Seara, la banchetul oferit de Direcţiunea P. C. A. s'au rostit următoarele două discursuri :

Discursul d-lui Gh. Tătărescu, preşedintele consiliului de miniştri :

Sire,

Sărbătoarea Marinei este, în fiecare an, prilej de afirmare a unei nădejdi.

Afirmarea unei credinţe ; destinele neamului nostru sunt legate de destinele desvoltării noastre pe coasta mării. Ne vom putea împlini misiunea în acest colţ de pământ atâta timp cât ne vom întări pe această margine mişcătoare, care nu e hotar de despărţire, ci care ne leagă de toate ţărmurile mari ale lumii.

Acest comandament stăpâneşte astăzi toate sufletele şi de aceia nu este sărbătoare, care să fie mai înălţătoare decât această zi a Marinei.

Pentru toată suflarea românească marina noastră a rămas şcoala cea mare de energie, în care se oţelesc sufletele şi în care simţul de disciplină, de solidaritate şi îmbold înălţător spre jertfă, se aşează în chip firesc la temelia vieţii.

Dătătoare de mare nădejde a fost pentru noi ziua aceasta, în care am găsit străjerii coastelor noastre ia postul de veghe, gata să-şi împlinească datoria.

Dar sărbătoarea aceasta este şi prilej pentru exprimarea unei nădejdii : prin jertfele ţării să se întărească şi să se desvolte forţele marinei militare şi posibilităţile de expansiune şi de radiere ale marinei comerciale.

Nădejdea aceasta a isbucnit şi azi ; ea a fost materializată prin apelul făcut de Majestatea Voastră ; apelul acesta, — care pentru mine şi întreg guvernul este o poruncă, — va fi auzit şi porunca va fi împlinită.

Nicăieri decât aici şi cu acest prilej eu nu pot întări mai bine hotărârea guvernului ,de a cere ţării jertfe noi, pentru desvoltarea marinelor noastre, astfel încât ele să poată să-şi împlinească misiunea în acţiunea de propăşire a statului şi pentruca pavilionul nostru să poată străbate cât mai departe cărările mării, purtând pe toate ţărmurile prestigiul şi tăria ţării.

Să trăiţi Sire.

Să trăiască Măria Sa Mihaiu, Marele Voevod de Alba Iulia.

Să trăiască A. S. R. Principele Nicolae.

Să trăiască Augusta Voastră Dinastie. (Urale, ovaţiuni).

Răspunsul Suveranului

M. S. Regele a răspuns următoarele :

Domnule preşedinte al consiliului, domnilor,

Această serbare anuală a patronului Marinei a intrat în tradiţia noastră naţională. Dar în această tradiţie este un fapt, pe care aşi dori să-l întăresc astăseară : este aceea frăţie care leagă marina regală cu marina noastră comercială. Masa de prânz o luăm cu ostaşii mării. Masa de seară o luăm cu rezerva lor.

Acest lucru pentru mine este simbolic, căci Eu înţeleg prin marină forţa noastră de navigaţiune pe valurile tuturor mărilor. Eu văd în această frăţie, între comerţul de mare şi între războiul pe mare, întărirea noastră definitivă pe acest element al apelor.

In desvoltarea de mâine, această înfrăţire şi această colaborare mână în mână va trebui să se întărească din ce în ce mai mult. Şi de astăzi înainte, în gândul Meu, când voiu vorbi de marină, voiu vorbi atât de marina regală, cât şi de cea comercială.

Avem atâtea puncte de contact. Dacă n'ar fi decât acea problemă atât de importantă ,a pregătirii personalului, şi ar fi destul, căci această pregătire va trebui să se facă mână în mână de aceleaşi elemente de aceleaşi suflete şi în acelaş timp.

Mulţumesc guvernului pentru frumosul răspuns ce Mi-a dat la apelul ce l-am făcut şi sunt convins că toţi veţi pune tot interesul şi toată râvna spre a îndeplini ceiace este de împlinit.

Este adevărat că marina este un scop, dar este şi un element hotărâtor de progres şi de civilizaţie. Şi o ţară cu un mal aşa de întins ca al nostru, are datoria de a-şi plăti acest lux — dar să vedem dacă este lux, căci Eu cred că nu este lux. Fiindcă, lăsând la oparte serviciile reale pe care apărarea noastră pe mare poate să le aducă pentru apărarea comunicaţiilor, dar în timp de pace marina trebue să devină — cum aţi spus, domnule preşedinte al consiliului — o şcoală de energie, o şcoală de îmbărbătare, o şcoală de supremă camaraderie şi sacrificiu.

Marinarii Mei, ori de ce origine ar fi ei, ştiu că sunt alături de Mine în acest gând.

In acest gând, daţi-mi voie astăseară să ridic paharul pentru această înfrăţire şi conlucrare definitivă între marina de războiu şi cea de comerţ. (Aplauze puternice, urale).

REDACŢIONALE

ARTICOLELE SE PLĂTESC CU TARIFUL.

250 Lei pagina lucrări originale

125 Lei pagina compilaţii, recenzii

100 Lei pagina de traduceri

Din pagină se scade spaţiul clişeelor

Manuscrisele nu se înapoiază

ORŞOVA

Ca totdeauna, în acest oraş, Ziua Marinei s'a desfăşurat în condiţiuni foarte frumoase.

Dimineaţa la ora 8 a avut loc sfinţirea drapelului Cercetaşilor Marinari după care autorităţile, organizatorii şi asistenţa s'au îmbarcat pe vaporul Kornfeld Zsigmond de pe care s'a aruncat în Dunăre o coroană de flori, — omagiu pentru Eroul Marinar Necunoscut.

După debarcare, s'a format o nouă procesiune care s'a îndreptat spre cimitirul Eroilor. unde s'a făcut un serviciu divin şi unde au avut loc cuvântări ocazionale.

La ora 11 au avut loc concursuri nautice (curse de viteză de bărci, de înot, etc.).

După prânz a avut loc o excursiune cu vaporul la Cazane.

Seara, pe Dunăre a avut loc o serenadă veneţiană, jocuri de artificii etc.

Reuşita serbărei se datoreşte sprijinului statornic şi neprecupeţit a d-lor : Lt. C-dor (R.) Andrei, E. Bellusici, M. de Domany, director general M. F. T. R., Kleifel, inspector D.D.S.G., I. Mogoş, C. Paliu şi R Vreja, cărora Liga Navală le aduce pe această cale cele mai călduroase mulţumiri.

LA SULINA

Şi anul acesta ziua de 15 August, a fost sărbătorită cu mult fast în portul nostru, graţie iniţiativei şi străduinţelor Comitetului Secţiunii locale a Ligii Navale Române.

Oraşul a fost frumos pavoazat, pe ambele maluri ale braţului Sulina, prin îngrijirea d-lui Primar G. B. Popescu, membru în Comitetul Secţiunii Sulina a L. N. R. iar vapoarele aflătoare în port, au arborat marele pavoaz. Deasemeni şi toate ambarcaţiunile, ca: lotci, bărci de canotaj, yacht-uri, lotci pescăreşti, au fost împodobite cu verdeaţă.

La ora 11 a. m., s'a oficiat de către Cucernicii preoţi S. Vârgolici şi I. Kiriacos, un serviciu religios pe bordul şlepului port-tun N-rul 5, adus pentru această ocaziune în faţa sediului Secţiunii Sulina a L. N. R.

Pe acest şlep, frumos pavoazat, au luat loc membri ai Secţiunii Sulina a L. N. R., capi autortăţlor cvile şi militare din localitate, precum şi numeroşi funcţionari superiori ai Comisiunii Europene a Dunării şi diverse alte persoane invitate. S'a făcut pomenirea tuturor eroilor marinari, de la Comandor până la ultimul soldat, cari s'au sacrificat în războiul pentru întregirea Neamului. Corul Bisericii ortodoxe române, condus de d-l Sever Tănăsescu, a dat răspunsurile în timpul serviciului divin.

După aceea d-nii G-ral Dr. Vasile Panaitescu, Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R., împreună cu Căpitan Sergiu Zapolsky-Buşilă, Comandantul Staţiunii Navale Sulina şi Lt. C-dor Mociulsky, loc-ţiitor de Comisar Maritim al portului Sulina, au scufundat în Dunăre o prea frumoasă ancoră-cruce de flori din Deltă, în memoria marinarilor noştri morţi în războiul pentru întregirea Neamului, în timp ce fanfara comunală intona „Ruga".

A urmat apoi cuvântarea de mai jos a d-lui G-ral Dr. Vasile Panaitescu, Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R.

ONORATĂ ADUNARE,

Ca şi în anii trecuţi, sărbătorim astăzi la Sulina, ziua Marinei.

Este a şasea oară, de când Secţiunea Sulina a L. N. R. organizează şi prezidează această serbare în localitate, cu preţiosul concurs al autorităţilor militare şi civile, precum şi a diverse Societăţi sportive şi de alt gen, ca şi al unor persoane particulare.

Ziua de astăzi este patronul întregii noastre Marine, atât de război cât şi comercială şi de aceea importanţa acestei zile nu va scăpa de sigur nimănui, mai ales la Sulina, care este port atât de Dunăre, cât şi de Mare.

Strânsele legături dintre L. N. R. şi Marina noastră, militară şi comercială, explică în deajuns iniţiativa şi străduinţa noastră, pentru organizarea cât mai mulţumitoare a sărbătorii de astăzi.

Felul elogios, cum au fost apreciată în anii trecuţi desfăşurarea acestei serbări, atât de pop ulaiţa din localitate, cât şi de persoanele venite aci pentru a face plajă şi băi de mare, ne-au încurajat, să organizăm şi anul acesta sărbătorirea cât mai satisfăcătoare a acestei zile, intrată de mult în tradiţie.

Doamnelor şi Domnilor,

După ce am făcut legătura trecutului cu prezentul şi viitorul, prin pomenirea astăzi aci a tuturor marinarilor noştri, cari s'au jertfit pentru România Mare şi, după ce li s'a adus omagiul florilor de nufăr, ce au impodobit crucea şi ancora înbrăţişate de Dunărea noastră se cuvine să arătăm, în câteva cuvinte, ceeace L. N. R. atât Centrala cât şi numeroasele sale Secţiuni caută să realizeze pentru progresul în viitor al Marinei noastre.

Scopul Ligii Navale Române, înfiinţată în anul 1928, este, în primul rând, de a desvolta în Ţara noastră o conştiinţă marinărească, întovărăşită de un interes din ce în ce mai vădit pentru tot ce priveşte Marina noastră militară ca şi cea comercială.

Avem absolută şi urgentă necesitate ca această conştiinţă şi acest interes să se manifesteze la noi într'o măsură din ce în ce mai mare, fiindcă cei 400 de km. de litoral maritim aflat în stăpânirea noastră ca şi cei 800 de km. de Dunăre românească nu pot şi nu trebue să mai rămână mult timp fără marina militară şi comercială corespunzătoare ,atât în timp de pace cât şi în timp de război.

Această poruncă a vremii ne apare cu atât mai imperioasă astăzi, când siguranţa şi progresul tuturor ţărilor din lume, sunt strâns legate de prosperitatea mijloacelor lor fluviale şi mai aies maritime.

In acest scop, L. N. R. se străduieşte a colabora la toate îmbunătăţirile, ce se pun la cale şi se înfăptuesc în diversele noastre porturi fluviale şi maritime, după cum a făcut şi va mai face încă şi Secţiunea noastră în oraşul-port Sulina.

De asemenea L. N. R. caută să creeze o viaţă maritimă şi fluvială românească, desvoltând industria şi comerţul pescuitului şi este foarte posibil, ca Secţiunea noastră să înfiinţeze în localitate o şcoală, în care copiii şi adulţii să înveţe a lucra diverse unelte de pescuit, precum şi obiecte de tot felul, din materiile prime ce se găsesc în aşa de mare abundenţă în Delta Dunării.

L. N. R. se ocupă, de asemenea, cu înfiinţarea de şcoli de înnot, precum şi organizarea de sporturi nautice, regate, navigaţiuni de studii şi de plăcere. In această direcţie Secţiunea noastră a aranjat şi pentru astăzi după amiază, ca şi în trecut, diverse concursuri nautice, cu premii şi suntem siguri, că nu veţi lipsi de a asista la ele.

De asemenea, Secţiunea noastră a intervenit la Comandamentul Marinei Regale Române, ca să pună cât mai curând posibil, la dispoziţia Membrilor acestei Secţiuni o navă militară, pentru o excursiune la Insula Şerpilor sau la vreunul din portturile maritime româneşti, angajându-ne să plătim, eventual, combustibilul necesar pentru o atare excursiune. Vedem deci, că înfăptuirile şi scopurile de viitor ale L. N. R. sunt din cele mai înălţătoare şi mai de folos.

Onorată Adunare,

Deşi ne dăm perfect seama, că nemaipomeniteie greutăţi financiare, prin care trece Ţara noastră, ca mai toate ţările din lume, de altfel, pot constitui piedici din cele mai mari oricărei iniţiative atât oficială cât şi particulară, este totuşi de datoria noastră de buni români ca să ne străduim a înfrânge obstacolele, ce ne stau în cale, şi să aducem, cu un ceas mai de vreme, la îndeplinire tot ce foloseşte iubitei noastre Patrii, în ceeace priveşte desvoltarea ei mari-

nărească, deoarece menirea Ligii noastre este tocmai, ca să uşureze Statul, mai ales când acesta se găseşte în luptă cu dificultăţi financiare de proporţiile, celor de astăzi.

De aceea fiecare cetăţean al acestei Ţări, e dator, să contribue, cu mult-puţin din ceeace are, iar, în ceeace priveşte Secţiunea noastră, sunt sigur că Sulinenii, precum şi locuitorii Deltei, ne vor înţelege şi ne vor ajuta, ca şi până acum.

Dar aceasta nu e de ajuns şi de aceea Comitetul nostru a propus Centralei L. N. R., în repetate rânduri, ca să se institue în toată Ţara o contribuţie benevolă sau prin timbru special, în scopul procurării de nave militare şi comerciale româneşti. Dacă fiecare locuitor al acestei Ţări ar da numai zece lei pe an în acest scop, s'ar aduna peste o sută de milioane într'un singur an adică mai mult de un miliard de lei în cursul a zece ani. Ce nu s'ar putea face cu această sumă pentru Marina noastră militară şi comercială!...

In cuvântarea, pe care am avut cinstea să o pronunţ azi un an, tot de pe acest loc, am arătat, în câteva linii mari străduinţele de tot momentul ale Secţiunii Sulina ale L. N. R., pentru realizarea scopurilor Asociaţiei noastre. Cred inutil, să mai reviu astăzi întru cât acea cuvântare s'a publicat în Revista L. N. R., din Octombrie 1933.

Astfel fiind, voiu termina cuvântarea mea de azi, exprimând mişcate mulţumiri camaradereşti d-lui căpitan Sergiu Zapolski-Buşilă, Comandantul Staţiunii Navale Sulina, precum şi tuturor subalternilor d-sale, dela numita Staţiune Navală, pentru concursul priceput şi devotat, pe care ni l-au dat cu prilejul serbării de astăzi.

Mulţumesc, de asemenea, în mod foarte călduros tuturor autorităţilor, societăţilor sportive şi persoanelor din localitate, cari ne-au ajutat în diverse moduri, pentru reuşita acestei manifestaţiuni de propagandă marinărească.

Adresez, în special, mulţumirile mele cordiale, colegilor din Comitetul Secţiunii Sulina a L. N. R., pe care am onoarea să-l prezidez cu începere din 1929, adică de la înfiinţarea acestei Secţiuni.

Vă mulţumesc foarte mult, Domniilor voastre, tuturor, cari ne-aţi făcut marea cinste şi deosebită plăcere, de a asista la ceremonia aceasta.

Făcând din toată inima cele mai bune urări de prosperitate Asociaţiunii noastre ,sub Augusta Prezidenţie activă a iubitului nostru Rege, strigăm din adâncul sufletului nostru.

Trăiască M. S. Regele Carol II-lea şi Familia Regală;

Trăiască Marina Română;

Trăiască Liga Navală Română;

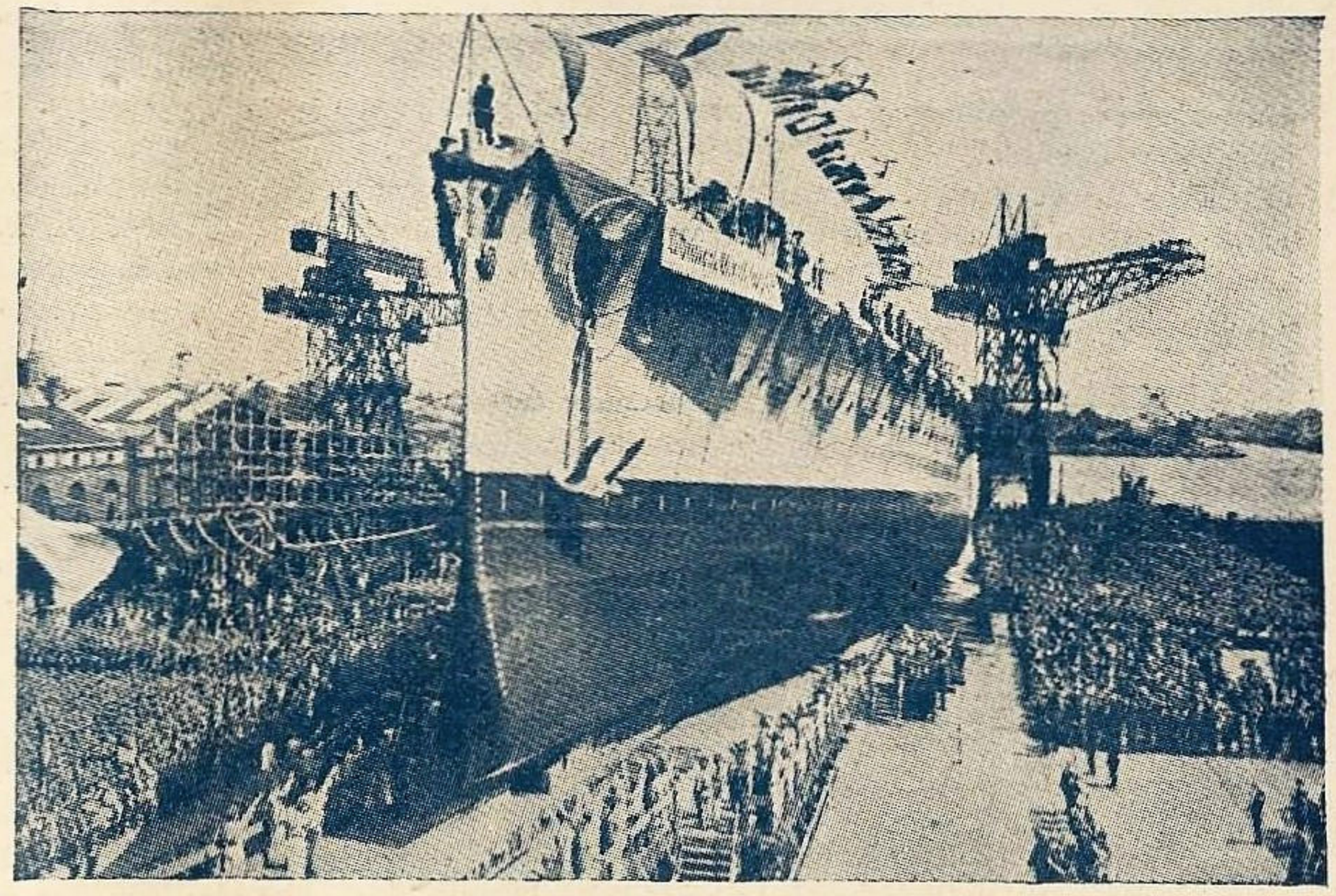
Trăiască amicii şi aliaţii Ţării noastre, ura.

La finele acestei cuvântări, fanfara comunală a cântat Imnul Regal. Apoi, în faţa numeroasei asistenţe, d-l Plotonier-mecanic Paluga Gheorghe din Marina-grăniceri, prezintă d-lui G-ral Dr. Panaitescu, o frumoasă Navă port-avion, în miniatură, denumită „Regele Carol II", pe care o donează Secţiunii locale a Ligii Navale Române.

După amiază au avut loc *concursurile nautice* civilo-militare şi *serbarea marinărească,* în prezenţa unui public foarte numeros.

La concursurile nautice au luat parte marinari de la Staţiunea Navală Sulina şi de pe şlepurile armate, societăţile sportive „Hygeea", „Velebit" şi „Elpis", pescari din localitate şi din Deltă precum şi diverşi sportivi amatori.

Inceputul serbării s'a anunţat la ora 17,10', prin explozia unei mine, pregătită de către personalul Staţiunii Navale Sulina, sub supravegherea d-lui Cpt. Sergiu Zapolsky-Buşilă. Pentru concursurile nautice, colective ori individuale, s'au instituit de către Secţiunea Sulina a L. N. R., premii în bani, în valoare totală de 2.300 lei.



Lansarea celui de al treilea chuirasat german «*Amiral Graf Spee*»

Seara, cu începere de la ora 21.30', urma să aibă loc un mare bal popular în saloanele „Camberi" din strada Carol; din cauza vântului puternic şi mai ales a unei ploi torenţiale de lungă durată. publicul doritor nu a putut lua parte, astfel că balul nu a mai avut loc.

Ţinând seama de greutăţile financiare ale timpului de faţă, putem spune, că publicul din localittate a răspuns în mod foarte satisfăcător cerinţelor acestei „Zile a Marinei", ceeace dovedeşte, că înspiritul localnicilor a pătruns convingerea importanţei şi utilităţii Ligii Navale Române.

Ziua Apelor

După 15 Iulie, data închiderei concursului, s'au mai primit la redacţie încă 46 lucrări trimise de d-nii: *Apostolescu Emil* şi *Cosma Victor,* din lic. militar Iaşi; *Nedelcu Ştefan,* din Slobozia (Vlaşca); următorii 29 elevi ai cl. II-a a liceului militar „Mihai Viteazul" din Tg. Mureş, al căror diriginte e d. Locotenent Lovinescu:

Alexandrescu Mihail, Andreescu C., *Brânzei D-tru,* Creţu V. Mircea, Dănilă A. D., *Drăgoi C. Ioan,* Eliade Mircea, Filipescu G., *Grigoriu C.,* Gheorghiu Radu, Horbuz G. Ionescu Al., Militaru Apolon, Mingea Marin, *Mironescu D-tru,* Negulescu Vladimir, Onofriesei Mihai, Oprescu Ion, Pârloaga D-tru, *Pop Ilie,* Popescu A. Ion, Rădulescu Vasile, Săndulescu D., Stănescu Dan, *Stănescu Grigore.* Stănescu Ovidiu, Suteu Ilie ,Tănăsescu Nic. şi Zeveleanu Gh.

Regretabilă întârziere. Totuşi, ţinând seama de anumite împrejurări şi de faptul că o întreagă clasă îşi manifestă interesul pentru concurs; s'a dat diplomă liceului şi d. Locotenent Lovinescu, iar elevilor cu numele scris în cursiv câte o amintire: *Alexandrescu M., Brânzei D-tru, Drăgoi C. I., Grigoriu C., Mironescu D., Pop Ilie* şi *Stănescu Grigore.*

La miniaturi d. *Gălăşescu P.* a fost premiat şi *Matache St. Octav* sc. primară No. 23, menţionat.

De ziua apelor un nepreţuit concurs pentru reuşita serbărilor l'a dat căminele culturale din localităţile de mai jos. La concursuri au luat parte flăcăii din sat, iar premianţii au primit din partea Ligei Navale câte o diplomă.

TURTUCAIA

Ora 11 a. m. — Te-Deum pentru sfinţirea apei, oficiat pe malul Dunării în faţa primăriei, de către soborul preoţilor din Turtucaia.

Cuvântare ocazională, rostită de d-l Iulian Andrei, directorul şcoalei complimentare tip „apa" de băieţi No. 1, care arată rolul Dunărei în decursul secolelor în istoria Românilor în general şi a Turtucăienilor în special.

Serbarea dată de elevii gimnaziului mixt „Regina Elisabeta" în unire cu elevii şcoalei complementare No. 1 băieţi din localitate, constând din coruri, dansuri naţionale şi recitări potrivite ,prin care se preamăria şi se cânta viaţa în legătura cu apa, marinăria, pescuitul, etc.

După prânz au avut loc concursurile de înnot şi bărci. La înot au eşit premianţi:

a) distanţa 300 m. juniori: I) *Chehaia Nicolae;* II) *Ciufu* N.; III) *Stemate* C.;

b) distanţa 5 km. seniori: I) *Gh. Juncu;* II) *D. Chiru;* III) *Pi. Ţăranu.*

La vâslit pe distanţa de 2 km. a concurat 2 bărci ale căminului cultural *„Rusu Savu"* care a eşit primul şi una a marinarilor cercetaşi. Tot în această zi s'a deschis şi expoziţia de unelte pescăreşti lucrate de elevii şcoalei complimentare tip „apă" din Turtucaia cuprinzând: setci, plaşi, vârşe de baltă şi Dunăre, prostovoale. Măria Sa Voevodul Mihai a cumpărat chiar un prostovol.

OSTROV (jud. Durostor).

Au traversat Dunărea înnot flăcăii, obţinând premiile: I) *Boboc Stan;* II) *Doniuc Constantin,* III) *Lescae Ion.*

La concursurile de înnot cu absolvenţii cursului complimentar, clasificaţia este următoarea: I) *Adam Tudor;* II) *Dumitrescu Gh.;* III) *Vlad C. D-tru.*

La întrecere cu barca pe o distanţă de 1000 m. următorii flăcăi au luat premiul: I) *Crăciun Ion* şi II) *Chiriţă Năstase.*

GROPENI (judeţul Brăila).

Concurenţii între 18—29 ani.

Concurs de viteză, distanţa înnot 300 m. Biruitorii: I) *Vlad Marin;* II) *Zăvoiu Niculae;* III) *Brăileanu Ion.*

Trecerea Dunării înnot; biruitorii: I) *Dobrotă Anghel;* II) *Streche Niculae;* III) *Lungu Gh.* şi *Ioniţă Marin.*

Distanţa 2500 m. înnot liber; biruitorii: I) *Dobrotă Anghel;* II) *Zăvoiu Radu;* III) *Pandră Emil.*

NEDEEA (judeţul Dolj).

Concurs de înnot liber pentru viteză la 200 m. Au fost clasificaţi sătenii: I) *Niculae Piţiche;* II) *Mocovan Ştefan;* III) *Pătrană Const.,* toţi din comuna Gighera.

La 3000 m. distanţă înnot liber, dela punctul „Gura Gârlii" Nedeea pe lângă ostrovul Copaniaţ şi până la gura Jiului. Biruitor: *Gheorghe V. Lungu* din com Gighera.

GREACA (Ilfov).

Concurenţi săteni între 19—30 ani. Ln concursul de înnot liber (în toate felurile şi viteză) pe distanţa 200 m., au biruit: I) *Criveţeanu D-tru;* II) *Istrate Gheorghe;* III) *Balea D-tru.*

La concursul de vâslit viteză, au învins: I) *Balea N. Ion;* II) *Istrate Gh. Marin;* III) *Surdulieasa Dumitru.*

SEIMENII MARI (jud. Constanţa).

Categoria I-a 14—18 ani, viteză 200 m. înnot în cursul apei. Biruitorii: I) *Iancu D-tru* (două minute); II) *Şerbănescu Gheorghe* (2 minute 1 sec.); III) *Hristache Niculae* (2 minute 29 sec.).

Fond trecerea Ostrovului: I) *Iancu D-tru* (4 minute 2 sec.); II) *Hristache Nicolae* (4 minute 19 sec.); III) *Vică Nicolae* (4 minute 37 sec.).

Categoria II-a 18—30 ani, viteză 400 m. în cursul apei. Invingătorii: I) *Iancu Gh. Ilie* (4 minute); II) *Cocor Niţă* (4 minute 14 sec.); III) *Dan N. Marin* (4 minute 32 sec.).

Fond-trecerea Dunării: Biruitorii: I) *Radu Gheorghe* (20 minute, 3 sec.); II) *Roşca D-tru* (22 minute, 9 sec.); III) *Cocor Niţă* (23 minute, 14 sec.) şi *Poenaru Vasile.*

TOPALU (jud. Constanţa).

Participanţii toţi săteni 18—28 ani.

La concursul de înnot liber, rezistenţă, distanţa 3000 m. au învins flăcăii (între 18—20 ani): I) *Niculae Barbu;* II) *Marin St. Nicoară;* III) *Niculae Vupe.*

La concursul viteză pe distanţa 300 m. au biruit: I) *Niculae Barbu;* II) *Lazăr A. Turcu;* III) *Petre Oglan.*

La concursul de afundare au fost premiaţi: I) *Ioan O. Niculae;* II) *Vasile Ivăncel.*

La trecerea Dunării înnot au ieşit învingători: I) *Niculae Vulpe;* II) *Luţă M. Leţa;* III) *Constantin Marin.*

La concursul de bărci la 4 rame s'au însrcis 2 bărci câte 3 persoane la barcă, distanţa 2 km. clasificaţia după întrecere:

Pr. I barca No. 1: Dumitru Z. Preda, Dumitru Ionescu, Sava Xenofonte. Pr. II barca No. 2: Ştefan Panta, Vasile Panta, Ion Bacalăcu.

SCĂRIŞOARA (jud. Romanaţi).

Participanţi săteni între 18—27 ani pentru înnot, viteză şi fond.

La 200 m. viteză au reuşit: I) *Mihalache D. Rotaru* (1 m. 22 sec.); II) *Mihalache Gh. Dănciulescu* (1 minut 23 sec.); III) *Adrian A. Păunescu* (1 m. 25 sec.).

La 400 m. viteză au biruit: I) *Mihalache D. Rotaru* (2 m. 52 sec.); II) *Valerică Petre, Popa Stan* (2 m. 53 sec.; III) *Mihalache Gh. Dănciulescu* (2 m. 56 sec.) şi *Adrian A. Păunescu* (2 m. 56 secunde).

La 2000 m. fond au biruit: I) *Mihalache Gh. Dănciulescu;* II) *Niculae Popa Radu* şi *Ilie Stotian;* III) *Marin Ciocan.*

GURA PODINII (jud. Romanaţi).

La concursul de vâslit au luat parte 6 bărci a 3 vâslaşi fiecare (pescari, plugari între 17—25 ani) pe distanţa 3000 m. S'au clasificat: I) barca condusă de *Dumitru N. Lujeru;* II) barca condusă de *Nestor N. Lujeru,* III) barca condusă de *Alexandru I. Popescu.*

La înnot liber pentru viteză (200 m.) s'a distins I-iul între 8 concurenţi *Dumitru St. Stănescu,* de 16 ani.

La înnot liber pentru 500 m. distanţă a ieşit I-iul *Dumitru I. Vâlcu,* de 16 ani.

La înnot pe spate pentru viteză 200 m. a ieşit întâiul *Marinescu R. Petre,* de 17 ani.

TURCOAIA (jud. Tulcea).

Participanţii tineri săteni între 13—23 ani.

La concursul de înnot pe distanţa 100 m. au câştigat: I) *Băineanu Traian;* II) *Barbatto Eugen,* III) *Ionaşcu Vasile.*

La concursul de trecerea înnot a Dunării au câştigat: I) *Stoian Chiracu;* II) *Ioan Greceanu;* III) *Paul Podaru.*

La înnot libert pe distanţa 3000 m. au câştigat: I) *Traian Cănănău;* II) *Gheorghe Bugeac;* III) *Vasile Toncescu.*

La concursul de vâslit pe dinstanţa 3 km. au câtşigat: I) *Constantin Lascu;* II) *Petre P. Popa;* III) *Negeat Rusteru.*

☐ In ziua de 23 August a .c. s'a instalat un nou catarg în locul celui vechi, în Insula Şerpilor.

De faţă fiind autorităţile Marinei Regale şi ofiţerii elevi de pe nava şcoală „Constanţa" pe acest catarg s'a ridicat cu toate onorurile reglementare obişnuite în marina noastră pavilionul tricolor al ţării semn al stăpânirei noastre pe această insulă.

Catargul a fost instalat prin stăruinţa Ligii Navale Române, care a intervenit pentru obţinerea de fonduri, a Ministerului de Externe care a pus la dispoziţie suma de 10.000 lei, precum şi a Bazei Navale Maritime şi Atelierului Diviziei de Mare care au realizat lucrarea. Comandamentul Marinei Regale aduce tuturor acestor instituţiuni şi unităţi cele mai vii mulţumiri.

Rezultatul chetei

Cu toată tardivitatea aprobării chetei şi a timpului nefavorabil, totuşi acolo unde s'a putut face, rezultatul a dovedit încă odată dărnicia poporului nostru când e vorba de marina noastră.

Până la punerea revistei sub presă nu s'a primit din toate colţurile ţării aceste rezultate, totuşi două din ele sunt foartte impresionabile: una din satul basarabean *Leipzig* şi alta din partea unui membru al L. N. R., d. *Al. Naghi,* farmacist în Târgovişte, care-şi trimite ofranda însoţită de alăturata scrisoare:

STIMATE D-LE DIRECTOR,

Ca membru al Ligei Navale, mi-am impus ca să fiu totdeauna alături de frumoasele fapte şi îndemnuri ale conducătorilor ei şi răspund astăzi înimosului apel prin care solicitaţi tuturor un sprijin, pentru îndeplinirea frumoaselor scopuri pe care le urmăriţi, trimiţându-vă modesta sumă de 500 lei.

Cu speranţa că în timpul cel mai scurt îşi vor face toţi o sfântă datorie acordând tot sprijinul L. N. R., vă rog să primiţi Domnule Director, asigurarea întregului meu devotament.

(ss) AL. NAGHI

S'a mai colectat:

Braşov, lei 1814 de garnizoană.

Buzău, lei 1121 de garnizoană.

Buhuşi, lei 525 de primărie.

Breaza, lei 720 de primărie cu concursul Sf. S. Protopop V. Opriş şi a d-şoarelor Constanţa Ionescu, Lambrino şi Aurelia Marin.

Bălţi, lei 1092 de garnizoană.

Balcik, lei 4328 de Căpitănie şi Primărie.

Călimăneşti, lei 1113 de primărie cu concursul d-lui Nicolae Iepureanu, preşedintele comisiei interimare, al d-rei Maria Lăzărescu şi a d-lui Nicolae Moise.

Craiova, lei 870 de garnizoană cu concursul cercetaşilor.

Cetatea, lei 677 de Căpitănia portului.

Caracal, lei 175 de garnizoană.

Câmpu Lung (Muscel), lei 1014 de garnizoană cu concursul d-lor Băciu N., Nica Gh., I. Ionescu şi D-tru Predoiu.

Călăraşi, lei 580 de garnizoană şi 2225 de Căpitănia portului.

Chişinău, lei 1150 de garnizoană.

Chilia Nouă, lei 500 de Căpitănia portului.

Diciosânmartin, lei 396 de garnizoană.

Dorohoi, lei 1738 de garnizoană.

Dej, lei 1050 de garnizoană şi prefectură cu concursul: D-na Leontina Cavaciu, d-rele Livia Santa, Elena Regheni, Gazelli Aranka.

Focşani, 639 lei de garnizoană şi prefectură.

Govora, lei 95 de primărie.

Gherla, lei 428 prin garnizoană.

Hotin, lei 1252 prin garnizoană.

Iaşi, lei 628 de garnizoană.

Ismail, lei 641 de garnizoană cu concursul cercetaşilor marinari.

Leova, lei 510 de primărie cu concursul d-relor: Eofir Cucer, Haia Mendel, Rachel Gutman şi a d-lor P. Murzin, M. Spătaru şi Iser Orenştein.

Leipzig, lei 56 de primărie.

Mangalia, lei 1990 de Căpitănia portului, cu concursul d-lui Petre Bogdan, căpitan de port, al d-relor Florica Nicori, Norica Marieteanu, Julieta Tocarian şi a d-lor Dunăreanu Mihail, Paul Tocarian şi Căp. Victor Ionescu.

Măcin, lei 640 de Căpitănia portului.

Ocnele Mari, lei 340 de primărie.

Odorhei, lei 680 de garnizoană cu concursul d-relor Rusu, Mărgineanu M., Catavciu Zoe, Florica Mocanu.

Oltenita, lei 600 de căpitănia de port.

Orşova, lei 4000 prin Căpitănia portului.

Oradea, 2000 lei prin garnizoană.

Petroşani, lei 800 de primărie, cu concursul d-relor Emilia Miclea şi Ileana Turcu.

Predeal, lei 242 de primărie.

Piteşti, lei 3166 de garnizoană.

P. Neamţ, lei 1287 prin garnizoană cu concursul a 4 ofiţeri şi patru domnişoare.

Roman, lei 2806 de garnizoană.

Reni, lei 872 de Căpitănia portului cu concursul d-relor: Marioara Popa, Stroganov Ana, Elena Privas, Ecaterina Popa, Zoea Zambrea şi a cercetaşilor marinari Al. Drivas, Al. Curtavenco, Neicu Vladimir, A. Mazălin, Il. Echimenco.

Roşiori de Vede, lei 363 de primărie.

Sibiu, lei 1746 de garnizoană, cu concursul d-relor: Papuc Lili, Pârvu Marioara, Ligia Dubenschi, Silvia Moga, Cohn Elena, Ana Balotescu, Elena Toth, Marta Bodoreanu şi d-lor Schram Iosif, Simion Virgil, Tolan Ion, Petric Titus, Mărgineanu Ion, Bădiţoi Ion, Mardan Ilie Mircea, Rotaru D.

Sighişoara, lei 106 de garnizoană.

Slatina, lei 475 de garnizoană.

Satu Mare, lei 2305 de garnizoană.

Stănic (Brăila), lei 2841 de primărie.

Turnu Măgurele, lei 3053 de Căpitănia portului (Verbiceanu St.) cu concursul d-lor Virgil C. Coman, Plut. Barbă Roşie, a d-lui şef de gară şi a d-lui Panait Ghenciu.

Tulcea, lei 1223 de secţia L. N. R.

Turtucaia, lei 500 prin Căpitănia portului.

Tg. Mureş, lei 430 prin garnizoană, cu concursul d-rei D. Galaftion.

Turda, lei 286 prin garnizoană.

Vatra Dornei, lei 1149 de primărie.

Văicov, lei 214 de Căpitănia portului.

Văscăuţi, lei 1089 de primărie.

Vaslui, lei 1673 de garnizoană.

Temişoara, lei 1361 de Căpitănia portului.

Zimnicea, lei 779 cu concursul d-lor I. Teodoru, cap. de port, C. Gheorghiu primar şi d-relor Maria Teodoru, Teodora Cazacu, Didina Florin, Lenuţa Hagiescu.

Poşta Redacţiei

D-lui *V. Bădescu, Constanţa.* — Vă mulţumimi din toată inima pentru observaţiunile dvs., pornite din sinceră dorinţă de îndreptare Cu toată silinţa de a elimina orice greşeală de tipar, făcând câte 4 corecturi, ele tot scapă, nu numai la noi, dar în orice publicaţiune.

In ceia ce priveşte greşelile de gramatică, ele aparţin autorului, un elev care a luat parte la concursul interşcolar şi al cărui text a trebuit să-l respectăm.

Schiţa veselă cu nava şcoală nu a supărat nici pe cei vizaţi. Nu a fost o dare de seamă, ci o schiţă. In toate marinele din lume humorul e amestecat cu seriozitatea, iar literatura străină e bogată cu aşa ceva.

Revista Revistelor

Journal de la Marine Marchande No. 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804; *Le Yacht* No. 2679—2680; *Die Yacht* No. 27—34; *Mer et Colonies* Iulie, Aug. Sept; *Italia Marinara* No. 8; *Italia Navale* No. 13—14; *The Navy* No. Aug.-Sept; *Morze* No. 8, 9; *De Zee* No. 8; *Revue de la Ligue Maritime Belge* No. 7; *Übersee* No. 8; *Espagna Maritima y Pesquera* No. 105; *Liga Naval Argentina* No. 4, 5, 6; *Daily Freight Register* No. 12214, 12215; *Nautike Epitheoresis* Iulie-Aug.; *Hansa* Iulie; *Revista Fundaţiilor Regale* Aug., Sept.; *Lumea Nouă* No. 8; *L'heurre actuelle; Buletinul Bursei Bucureşti* No. 7; *Marea* Aug.; *Buletinul Demografic* No. 6. 7. 8; *Revista de Higienă Socială* No. 8;

ITINERARIUL
LINIEI: CONSTANȚA — VARNA — ISTANBUL — SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ȘI SOSIRI IN PORTURI							
CONSTANȚA	Plec. Luni ora 11	Sept. 24 „	Oct. 8 „	Oct. 22 „	Nov. 5 „	Aug. 19 „	Dec. 13 „
VARNA	Sos. Luni ora 17	24 »	8 »	22 »	5 »	19 »	3 »
	Plec. „ „ 22	24 »	8 »	22 »	5 »	19 »	3 »
ISTANBUL	Sos. Marți ora 10	25 »	9 »	23 »	6 »	20 »	4 »
	Plec. „ „ 16	25 »	9 »	23 »	6 »	20 »	4 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	26 »	10 »	24 »	7 »	21 »	5 »
	Plec. Vineri „ 13	28 »	12 »	26 »	9 »	23 »	7 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	29 »	13 „	27 »	10 „	24 »	8 »
	Plec. Duminică „ 19	30 »	14 „	28 „	11 „	25 „	9 »
VARNA	Sos.	1 Oct.	15 „	29 »	Escală suspendată		
	Plec. „ „ 12[30]	1 „	15 „	29 »			
CONSTANȚA	Sos. Luni ora 18	1 »	15 »	29 »	—	—	—
	„ „ „ 10	—	—	—	12 »	26 »	10 »

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesitățile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

(CABINE INTERIOARE)

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia: Constanța—Varna — Istanbul — Salonic
Vaporul „PRINCIPESA MARIA„

Dela	Clasa	Pentru Constanța	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANȚA	I	—	Lei 900	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 680	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 220	„ 400	„ 900
VARNA	I	Leva 700	—	Leva 1.050	Leva 3.260
	II	„ 510	—	„ 770	„ 2.050
	IV	„ 220	—	„ 320	„ 755
ISTANBUL	I	Lire T. 29	Lire T. 17	—	Lire T. 27
	II	„ 21	„ 12	—	— 19
	IV	„ 5,5	„ 4,5	—	— 7
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

(CABINE INTERIOARE)

Linia: Constanța—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanța
Vaporul „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2.200	Lei 4.500	Lei 8.400
	II	—	„ 1.500	„ 3.200	„ 6.000
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1.600
ISTANBUL	I	Lire T. 30	—	Lire T. 31	Lire T 88
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17
PIREU	I	Fr. Frs. 750	Fr. Frs. 400	—	Fr. Frs. 425
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—
	II	„ „ 1.050	„ „ 870	„ „ 330	—
	IV	„ „ 270	„ „ 220	„ „ 70	—

Lire T. = Lire Turcești // Fr. Frs. = Francezi // P. T. = Piaștrii Egipțieni

INFORMAȚIUNI

Prețurile tarifare ale biletelor de „clasă unică" sunt valabile pentru cabinele punței inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară, se va percepe o suprataxă de 10% și pentru cabinele delux o suprataxă de 20% asupra prețurilor tarifare.

In prețurile biletelor de clasă unică ale vâpoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA, PELEȘ și ARDEAL se cuprinde și hrana.

Prețul Biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (frs. fr. 18) pe zi. Călătorii de punte pot obtine un pat plătind un supliment de 20% asupra prețului tarifar,

Taxele de îmbarcare și debarcare nu sunt cuprinse în prețurile tarifare și trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 și 10 ani plătesc 50% din prețul biletului și acei intre 10 și 15 ani 75% din acelaș preț. Un singur copil sub 4 ani călătorește gratuit; următorii plătesc 25% din prețul tarifar,

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 15% și familiile compuse din 5—10 persoane de o reducere de 20% asupra prețuiui tarifar.

Artiștii și voiajorii de comerț, se bucură de o reducere de 30 % asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Grupurile de călători de cel puțin 20 persoane, precum și turiștii în grupuri de cel puțin 10 persoane se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus și de întors se bucură de o reducere de 30% asupra prețului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus și de întors, se bucură de o reducere de 10% peste reducerea de copil menționată mai sus.

Familiile compuse din 3 membri, cari cumpără bilete de dus și întors, se bucură de o reducere 40% asupra prețului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii, ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletutui.

Persoanele care cumpără bilete circulare: Constanța—Marsilia—Constanța, Istanbul—Marsilia—Istanbul și Pireu—Marsilia—Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra prețului tarifar de întoarcere, daeă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuesc săși facă vizele necesare pentru intrare în țările de destinație, fără de care nu sunt admiși pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosire în portul de destinație, cât și la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligați să prezinte organelor vamale bagajele de mână și cuferile pentru revizie.

Prețurile biletelor sunt supuse ca de obicei varațiunile lor, fără a fi nevoe de aviz prealabil.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „ROMÂNIA", „DACIA" ŞI „REGELE CAROL"

Linia I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa.

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire			REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA
		Linia I	Linia II	Linia III	III	I	II	I	III	I	II	I	III	I	II	I
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Sept. 15 „	Sept. 22 „	Sept. 29 „	Oct. 6 „	Oct. 13 „	Oct. 20 „	Oct. 27 „	Nov. 3 „	Nov. 10 „	Nov. 17 „	Nov. 24 „	Dec. 1 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 13	D-că » 13	D-că » 13	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „
	Plec.	» » 10	» » 10	» » 10	17 „	24 „	1 Oct.	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Marţi » 11	Marţi » 11	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „
	Plec.	» » 18	» » 18	» » 18	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 14	—	—	—	4 „	—	—	—	1 Nov.	—	—	—	30 „	—
	Plec.	—	» » 23	—	—	—	4 „	—	—	—	1 „	—	—	—	30 „	—
HAIFA	Sos.	—	V-ri » 6	—	—	—	5 „	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—
	Plec.	—	» » 12	—	—	—	5 „	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	Joi » 8	20 „	27 „	6 „	11 „	18 „	25 „	3 „	8 „	15 „	22 „	1 Dec.	7 „
	Plec.	V-ri » 16	D-că » 16	» » 15	20 „	28 „	7 „	12 „	18 „	26 „	4 „	9 „	15 „	23 „	2 „	6 „
HAIFA	Sos.	—	—	V-ri » 11	51 „	—	—	—	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 23	21 „	—	—	—	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—
BEIRUT	Sos.	—	—	S-tă » 6	22 „	—	—	—	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 12	22 „	—	—	—	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—
PIREU	Sos.	D-că » 7	M-ţi » 7	Luni » 7	24 „	30 „	9 „	14 „	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „
	Plec.	» » 15	» » 15	» » 15	24 „	30 „	9 „	14 „	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „
ISTANBUL	Sos.	Luni » 16	M-ri » 16	Marţi » 14	25 „	1 Oct.	10 „	15 „	23 „	29 „	7 „	12 „	20 „	26 „	6 „	10 „
	Plec.	M-ţi » 12	Joi » 12	M-ri » 16	26 „	2 „	11 „	16 „	24 „	30 „	8 „	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „
CONSTANŢA	Sos.	M-ri » 3	V-ri » 3	Joi » 3	27 „	3 „	12 „	17 „	25 „	31 „	9 „	14 „	22 „	28 „	7 „	12 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din ca inele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când uu călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti un supliment de 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

In lunile de Iunie, Iulie, August şi Septembrie, se acordă călătorilor o reducere de 20%.

HRANA. Preţul biletelor de clasa II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau băuturi. La clasa III-a şi a IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

In timpul escalei vaporului în Portul Alexandria, masa nu este cuprinsă la costul biletului.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75%, din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane adulte, călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane adulte, care cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai multe, de o reducere de 50%.

VOIAJORI DE COMERŢ ŞI ARTIŞTI. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceiaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ, dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane, beneficiază de reduceri speciale,

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra biletului de întoarcere, osebit de reducerile pentru copii, menţionate mai sus.

In afară de această excepţie. nici un cumul de reduceri nu se va face.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

mână. Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de vor fi cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 2100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 83	L. of. 90	L. ot. 93
	II	„ 22	—	„ 18	„ 62	„ 68	„ 71
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	VI	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 560	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 375	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 70	„ 80	„ 90
BEIRUT	I	Fr.frș. 1.400	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 720	—	Fr. frs. 145	Fr. frs. 325
	II	„ 1.030	„ 750	„ 500	—	„ 100	„ 320
	III	„ 450	„ 340	„ 200	—	„ 55	„ 85
	IV	„ 300	„ 230	„ 135	—	„ 35	„ 56
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 700	—	—	P. T. 320
	II	„ 1.100	„ 900	„ 460	—	—	„ 240
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 90
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—	—	—
	II	„ 1.020	„ 870	„ 330	—	—	—
	III	„ 400	„ 330	„ 100	—	—	—
	IV	„ 270	„ 220	„ 70	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 3100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 88	L. ot. 90	L. ot. 95
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67	„ 68	„ 72
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 425	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60	„ 80	„ 90
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.530	P. T. 1.285	P. T. 500	—	P. T. 350	P. T. 390
	II	„ 1.150	„ 915	„ 355	—	„ 265	„ 275
	III	„ 510	„ 400	„ 125	—	„ 90	„ 100
	IV	„ 340	„ 270	„ 80	—	„ 60	„ 66
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 720	—	—	P. T. 160
	II	„ 1.100	„ 900	„ 500	—	—	„ 110
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 60
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 40
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.240	Fr. frs. 850	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 910	„ 650	„ 415	—	—	—
	III	„ 360	„ 300	„ 125	—	—	—
	IV	„ 240	„ 200	„ 85	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE (Tarif des billets de voyage)

pentru vaporul mixt „ARDEAL" (pour le bateau mixte „Ardeal")

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	Lei cl. unique	600	1000	2400	6800	—	—	—	—	—
	pont	200	350	650	1875	—	—	—	—	—
de Soulina	Lei cl. unique	600	2150	6350	—	—	—	—	—	—
	pont	250	575	1750	—	—	—	—	—	—
de Constantza	Lei cl. unique	1650	5550	—	—	—	—	—	—	—
	pont	400	1625	—	—	—	—	—	—	—
de Istanbul	Ltq. cl. unique	56	—	—	—	—	—	—	—	—
	pont	17	—	—	—	—	-	—	—	—
de Haifa	P. T. cl. unique	140	92	74	175	230				
	pont	50	30	20	50	60				
de Tripoli	Frs. fr. cl. unique	55	175	220	260					
	pont	20	60	70	85					
de Beyrouth	Frs. fr. cl. unique	115	185	240						
	pont	40	50	56						
de Jaffa	P. T. cl. unique	145	230							
	pont	50	60							
de Port-Said	P. T. cl. unique	170								
	pont	50								

NOTE:

Les prix des billets de la classe unique renferment la nourriture et une couchette dans les cabines du pont inférieur. Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix du pont ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchetes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur les prix tarifaires et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120—au Frs. fr. 18—par jour.

Pour autres précisions voir page 13 „Informations".

Ltq. signifie „Lires turques",
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T. signifie „Piastres tarif egyptiens".

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

Pour		Haifa	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	P. T. cl. unique	175	785	1000		
	pont	50	235	295		
de Alexandrie	P. T. cl. unique	255	770	950		
	pont	60	220	270		
de Haifa	P. T. cl. unique	805	960			
	pont	220	284			
de Istanbul	Ltq. cl. unique	20				
	pont	5,5				
de Constantza	Lei cl. unique				600	1000
	pont				250	350
de Soulina	Lei cl. unique					600
	pont					250

Les prix des billets de Alexandrie, de Port-Said, de Haifa, de Istanbul à Soulina et Galatz, s'obtiennent par la somme des prix des billets de ces ports à Constantza et des prix des billets de Constantza respectivement à Soulina et à Galatz. La nourriture pendant le séjour à Constantza n'est pas comprise dans les prix tarifaires.

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

4. La nourriture, pendant le séjour dans les ports du Levant, n'est pas comprise dans les prix tarifaires de la „classe unique". Elle pourra être obtenue au bateau contre la somme de Frs. fr. 45 ou P.T. 53 par jour.

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE — (Tarif des billets de voyage

al liniilor DUNĂRE—CONSTANȚA—MAREA EGÉE și DUNĂRE—CONSTANȚA=LEVANT
(des lignes Danube — Constantza — Mer Egee et Danube — Constantza — Levant.)

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	cl. unique Lei	250	500	1100	2150	3550	—	—	—	—	—
	pont	125	250	385	750	1050	—	—	—	—	—
de Soulina	cl. unique Lei	250	830	1900	3300	—	—	—	—	—	
	pont	125	300	665	1000	—	—	—	—	—	
de Constantza	cl. unique Lei	600	1650	3050	—	—	—	—	—		
	pont	300	575	950	—	—	—	—	—		
de Istanbul	cl. unique Ltq.	13	31	—	—	—	—	—			
	pont	4,5	11	—	—	—	—	—			
de Haifa	cl. uniqu P.T.	64	50	50	90	155					
	pont	32	25	25	45	55					
de Tripoli	cl. unique Frs.fr.	45	80	120	165						
	pont	20	40	60	80						
de Beyrouth	cl. unique Frs.fr.	55	105	155							
	pont	30	50	55							
de Jaffa	cl. unique P.T.	75	140								
	pont	40	55								
de Port-Said	cl. unique P.T.	85									
	pont	45									

NOTE:

Les prix tarifaires ne renferment ni la nourriture ni les taxes d'embarquement et de débarquement.

La nourriture peut être obtenue à bord en payant Lei 300 ou Frs. fr. 45 par jour en „classe unique" et Lei 120 ou Frs. fr. 18 par jour pour le „pont".

Ces prix sont valables pour les bateaux mixtes: Durostor, Dobrogea et Bucureşti.

Pour le bateau mixte „Ardeal" voir tarif spécial, page 12.

Ltq. signifie „Lires turques"
Frs. fr. signifie „Francs français"
P. T., signifie „Piastres tarif egyptiens"
Pour autres précisions voir en page 13 „Informations"

Pour		Haifa	Patras	Chios	Volo	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	cl. unique P.T.	90	—	—	—	395	490	515	550
	pont	45	—	—	—	140	170	180	190
de Alexandrie	cl. unique P. .	155	—	—	—	360	460	480	520
	pont	55	—	—	—	125	160	170	180
de Haifa	cl. unique P.T.	—	—	—	—	410	485	525	565
	pon	—	—	—	—	140	150	160	170
du Pirée	cl. unique Frs.fr.	50	70	90	165	250	275	315	
	pont	25	35	45	55	85	95	110	
de Patras	cl. unique Frs.fr.	115	130	210	280	315	335		
	pont	40	45	75	100	110	120		
de Chios	cl. unique Frs.fr.	90	185	250	280	310			
	pont	45	65	90	100	110			
de Volo	cl. unique Frs.fr.	145	225	260	310				
	pont	50	80	95	105				
de Istanbul	cl. unique Ltq.	8	11	14					
	pont	4	4	5					
de Constantza	cl. unique Lei	250	500						
	pont	125	250						
de Soulina	cl. unique Le	250							
	pont	125							

AVIS IMPORTANT.

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	B PELEŞ	A SUCEAVA	B ALBA-IULIA	A PELEŞ
GALATZ	7 h.		7 Sept.	25 Sept.	12 Oct.	29 Oct.
SOULINA	—	16 h.	7 „	25 „	12 „	29 „
	17 h.	—	7 „	25 „	12 „	29 „
CONSTANTZA	—	6 h.	8 „	26 „	13 „	30 „
	14 h.	—	10 „	28 „	15 „	1 Nov.
JSTANBUL	—	10 h.	11 „	29 „	16 „	2 „
	17 h.	—	11 „	29 „	16 „	2 „
IZMIR	—	6 h.	13 „	—	18 „	—
	18 h.	—	13 „	—	18 „	—
LE PIRÉE	—	6 h.	—	1 Oct.	—	4 „
	14 h.	—	—	1 „	—	4 „
MALTE	—	18 h.	16 „	3 „	21 „	6 „
	20 h.	—	17 „	4 „	22 „	7 „
ALGER	—	6 h.	—	7 „	—	10 „
	12 h.	—	—	10 „	—	13 „
VALENCE	—	11 h.	—	11 „	—	14 „
	18 h.	—	—	12 „	—	15 „
BARCELONE	—	16 h.	20 „	—	25 „	—
	15 h.	—	22 „	—	27 „	—
MARSEILLE	—	9 h.	23 „	14 „	28 „	17 „
	12 h.	—	27 „	18 „	1 Nov.	21 „
GÊNES *	—	8 h.	28 „	—	2 „	—
	20 h.	—	29 „	—	3 „	—
NAPLES *	—	8 h.	—	20 „	—	23 „
	8 h.	—	—	21 „	—	24 „
CATANE ou MESSINE (facult)	—	7 h.	2 Oct.	—	6 „	—
	7 h.	—	4 „	—	8 „	—
LE PIRÉE	—	9 h.	6 „	24 „	10 „	27 „
	18 h.	—	6 „	24 „	10 „	27 „
ISTANBUL	—	6 h.	8 „	26 „	12 „	29 „
	18 h.	—	8 „	26 „	12 „	29 „
CONSTANTZA	—	14 h.	9 „	27 „	13 „	30 „
	20 h.	—	11 „	29 „	15 „	2 Dec.
SOULINA	—	6 h.	12 „	30 „	16 „	3 „
	7 h.	—	12 „	30 „	16 „	3 „
GALATZ		16 h.	12 „	30 „	16 „	3 „

*) Pentru ruta „C" escalele la „Genova" şi „Napoli" sunt facultative.

NOTE: Direcţiunea S. M R. nu răspunde deîntârzierilecauzate de forţă majoră în timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile voravea loc din şi la Constantza.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz p_r ealabil.

ITINERARIILE LINIILOR: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE (I) şi DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT (II)

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	PLECARI Départs	SOSIRI Arrivées	II Oituz	I Durostor	II Bucureşti	II Ardeal	I Durostor	II Oituz	I Durostor	II Bucureşti	II Ardeal
GALATZ	7 h.	—	11/IX	15/IX	27/IX	13/X	13/X	29/X	10/XI	15/XI	1/XII
SOULINA	—	17 h.	11 „	15 „	27 „	13 „	13 „	29 „	10 „	15 „	1 „
	18 h.	—	11 „	15 „	27 „	13 „	13 „	29 „	10 „	15 „	1 „
CONSTANTZA	—	6 h.	12 „	16 „	28 „		14 „	30 „	11 „	16 „	
	7 h.	—	13 „	17 „	29 „		15 „	31 „	12 „	17 „	
	—	6 h.				14 „					2 „
	15 h.	—				15 „					3 „
ISTANBUL	—	11 h.	14 „	18 „	30 „	16 „	16 „	1/XI	13 „	18 „	4 „
	20 h.	—	14 „	18 „	30 „	16 „	16 „	1 „	13 „	18 „	4 „
LE PIRÉE	—	16 h.	—	20 „	—	—	18 „	—	15 „	—	—
	15 h.	—	—	23 „	—	—	21 „	—	18 „	—	—
PATRAS ou CHIOS (facult)	—	7 h.	—	24 „	—	—	22 „	—	19 „	—	—
	7 h.	—	—	26 „	—	—	24 „	—	21 „	—	—
HAIFA	—	6 h.	19 „	—	5/X	20 „	—	6 „	—	23 „	8 „
	18 h.	—	21 „	—	7 „	22 „	—	8 „	—	25 „	10 „
TRIPOLI (facult)	—	9 h.	22 „	—	8 „	23 „	—	9 „	—	26 „	11 „
	20 h.	—	22 „	—	8 „	23 „	—	9 „	—	26 „	11 „
BEYROUTH	—	6 h.	23 „	—	9 „		—	10 „	—	27 „	
	16 h.	—	24 „	—	10 „		—	11 „	—	28 „	
	—	6 h.		—		24 „	—		—		12 „
	20 h.	—		—		25 „	—		—		13 „
IAFFA	—	8 h.	25 „	—	11 „	26 „	—	12 „	—	29 „	14 „
	18 h.	—	30 „	—	16 „	1/XI	—	17 „	—	4/XII	20 „
PORT-SAID	—	9 h.	1/X	—	17 „	2 „	—	18 „	—	5 „	21 „
	16 h.	—	2 „	—	18 „	3 „	—	19 „	—	6 „	22 „
ALEXANDRIE *	—	12 h.	3 „	—	19 „		—	20 „	—	7 „	
	18 h.	—	4 „	—	20 „		—	21 „	—	8 „	
	—	7 h.		—		4 „	—		—		23 „
	20 h.	—		—		4 „	—		—		23 „
HAIFA (facult.)	—	7 h.	6 „	—	22 „	6 „	—	23 „	—	10 „	25 „
	18 h.	—	6 „	—	22 „	6 „	—	23 „	—	10 „	25 „
VOLO	—	19 h.	—	27 „	—	—	25 „	—	22 „	—	—
	15 h.	—	—	28 „	—	—	26 „	—	23 „	—	—
ISTANBUL	—	8 h.	11 „	30 „	27 „	10 „	28 „	28 „	25 „	15 „	29 „
	12 h.	—	11 „	30 „	27 „	10 „	28 „	28 „	25 „	15 „	29 „
CONSTANTZA	—	13 h.	12 „	1/X	28 „		29 „	29 „	26 „	16 „	
	20 h.	—	14 „	3 „	30 „		31 „	1/XII	28 „	18 „	
	—	8 h.				11 „					30 „
	20 h.	—				12 „					31 „
SOULINA	—	7 h.	15 „	4 „	31 „	13 „	1/XI	2 „	29 „	19 „	1/I
	8 h.	—	15 „	4 „	31 „	13 „	1 „	2 „	29 „	19 „	1 „
GALATZ		18 h.	15 „	4 „	31 „	13 „	1 „	2 „	29 „	19 „	1 „

*) *Escala la Alexandria este facultativă pentru vaporul „Ardeal".*

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

(Tarif des billets de voyage)

al liniei DUNARE-MEDITERANA OCCIDENTALA

(de la ligne Danube-Mediterranée Occidentale)

pentru cele trei rute (pour les trois routes): „A", „B", et „C".

S. M, R. işi rezervă dreptul de a modifica oricând prezentul tarif fără aviz prealabil.

(Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable).

		Pour													
		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée Izmir		Malte		Alger	Valence Barcelone			Marseille		
		A B C	A B C	A B C	A C	B	A C	B	A C	A	B	C	A	B	C
de Galatz	Lei cl. unique pont	600 250	1000 350	2800 650	4500 1100	4200 1100	6900 2250	6900 2250	7400 2500	9000 2750	8100 2750	9000 2750	10050 3000	8700 3000	9500 3000
de Soulina	Lei cl. unique pont		600 250	2450 575	4050 1050	3800 950	6400 2150	6400 2150	7000 2350	8600 2650	7700 2650	8600 2650	9600 2850	8350 2850	9150 2850
de Constantza	Lei cl. unique pont			1650 400	3450 800	3200 800	5200 2000	5500 2000	5950 2250	7550 2500	6650 2500	7550 2500	8550 2750	7300 2750	8100 2750
de Istanbul	Frs. fr. cl. unique pont				220 70	205 70	595 225	680 225	705 250	950 335	825 335	950 335	1180 380	995 380	1110 380
de Le Pirée Izmir	Frs. fr. cl. unique pont						365 125	495 125	565 210	770 250	665 250	770 250	1000 300	835 300	930 300
de Malte	Frs. fr. cl. unique pont								325 100	570 160	390 160	570 160	780 200	545 200	700 200
de Alger	Frs. fr. cl. unique pont									165 65	— —	210 65	400 100	— —	400 100
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique pont												230 55	155 55	155 55

		Pour																		
		Gênes	Naples		Messine Catane		Le Pirée			Istanbul			Constantza			Soulina			Galatz	
		B C	A	C	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
de Alger	Frs. fr. cl. unique pont	475 115	580 170	615 170	— —	770 235	890 335	— =	990 335	1070 405	— —	1170 405	1180 440	— —	1280 440	1310 460	— —	1410 460	1360 475	— —	1460 475
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique pont	250 80	440 125	440 125	570 210	570 210	725 240	805 240	765 240	905 345	985 345	945 345	1020 390	1095 390	1060 390	1145 405	1225 405	1185 405	1195 420	1275 420	1235 420
de Marseille	Frs. fr. cl. unique pont	150 45	295 90	340 90	505 150	505 150	605 210	730 210	685 210	740 310	910 310	870 310	855 350	1020 350	980 350	980 365	1145 365	1105 365	1030 380	1195 380	1160 380
de Gênes	Frs. fr. cl. unique pont		— —	225 65	325 95	375 95	— —	615 200	615 200	— —	755 235	755 235	— —	865 310	865 310	— —	995 330	995 330	— —	1045 345	1045 345
de Naples	Frs. fr. cl. unique pont				— —	180 55	400 125	— —	470 125	545 200	— —	605 200	615 215	— —	675 215	740 230	— --	800 230	790 245	— —	855 245
de Messine Catane	Frs. fr. cl. unique pont						— —	330 100	330 100	— —	515 175	515 175	— —	605 230	605 230	— —	735 245	735 245	— —	790 260	790 260
du Pirée	Frs. fr. cl. unique pont									300 60	300 60	300 60	515 130	515 130	515 130	575 145	575 145	575 145	650 160	650 160	650 160
de Istanbul	Fr. fr. cl. unique pont												235 70	235 70	235 70	360 85	360 85	360 85	410 100	410 100	410 100
de Constantza	Lei cl. unique pont															600 250	600 250	600 250	1000 350	1000 350	1000 350
de Soulina	Lei cl. unique pont																		600 250	600 250	600 250

N O T E

Les prix des billets de la «classe unique» sont valables pour les cabines du pont inférieur.

Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix des billets de la «classe unique» renferment la nourriture et une couchette.

Les prix du «pont» ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchettes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur le prix tarifaire et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120,— ou Frs. fr. 18,— par jour.

La nourriture n'est pas servie au bateau pendant le séjour dans le port de Marseille (escale tête de ligne).

Pour autres précisions voir en page 13 «Informations.»

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

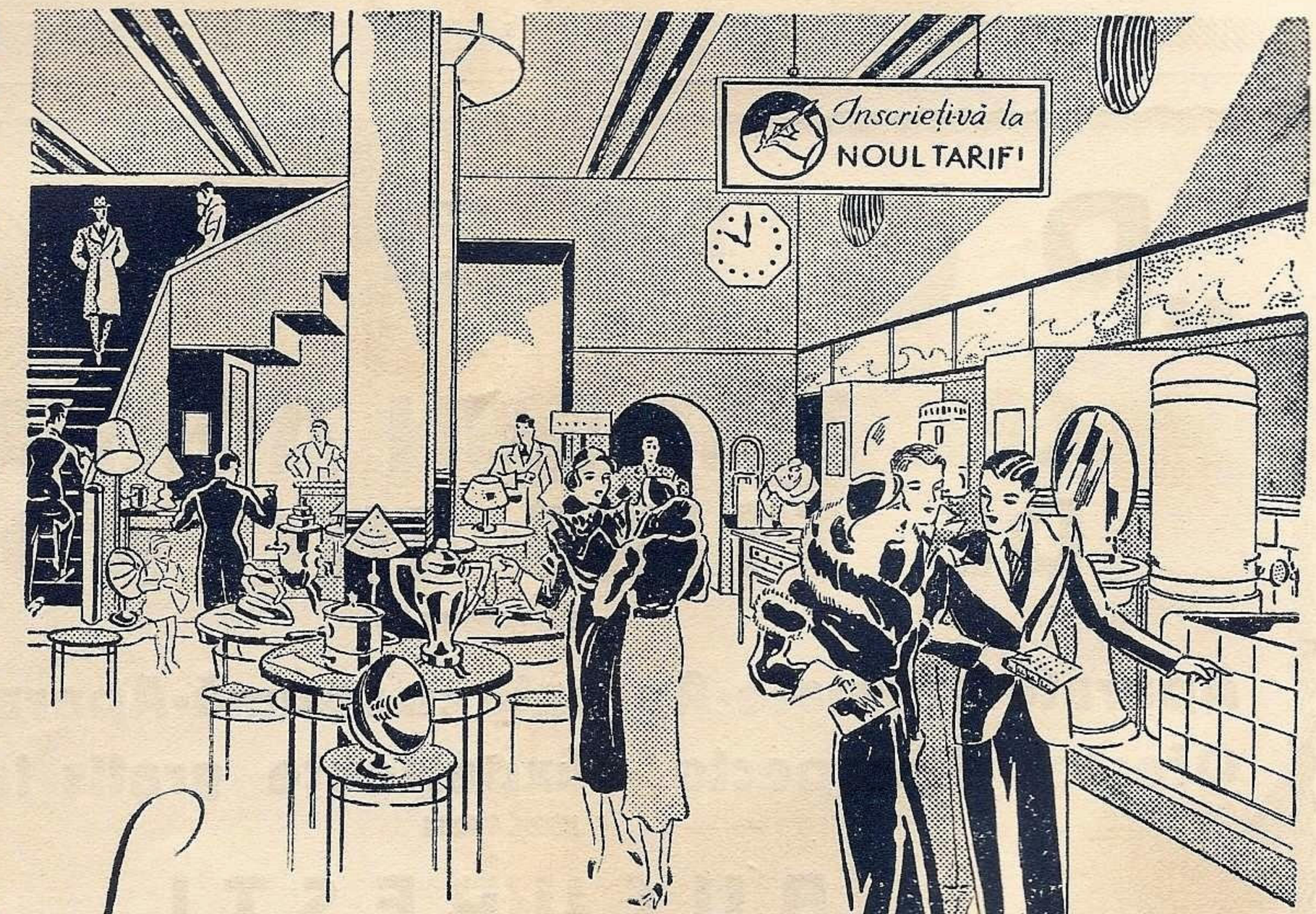
SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

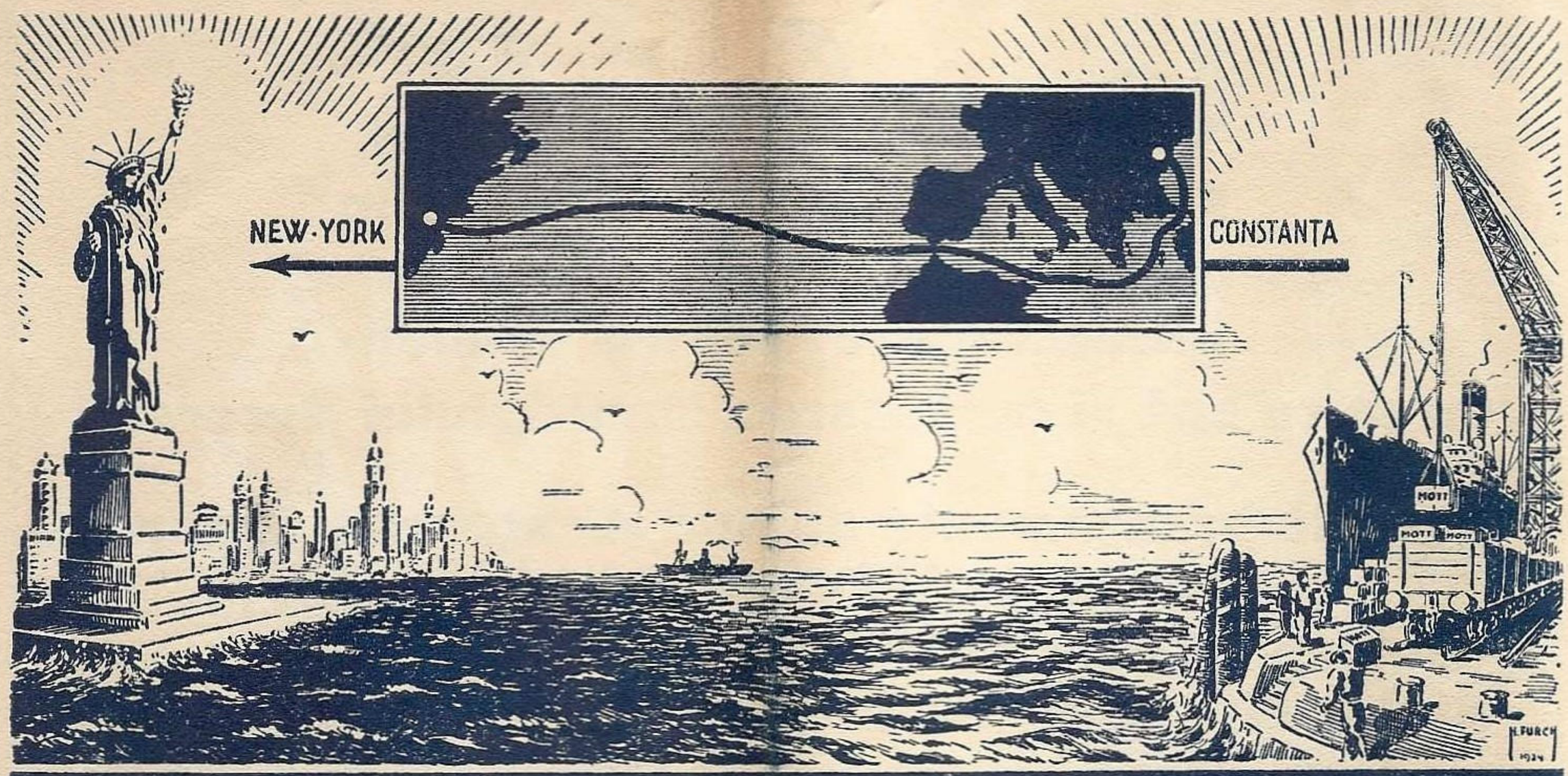
VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL



ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANŢA



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte - Prospecte - Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUL. PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREȘTI VI. — 974

Preţul Lei 20.—

P/HH65

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 10
OCTOMBRIE 1934
ANUL III

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Redactor: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

CUPRINSUL:

Poporul românesc şi marea . . . . . de *Dr. Verzariu*

Marina Noastră . . . . . de *Cpt. V. Săndulescu*

Isprăvi româneşti pe mare în veacul al XV-lea . . . . . de *Apostol Culea*

Un raid cu Hidroavionul în Marea Mediterană . . . . . de *Căp. Av. Borcescu*

Manevrele ambarcaţiunilor cu vele . . . . . *V. V.*

Dramele Mării . . . . . *Irad. Koral*

Cronică: Paquebotul englez „Quen Mary". — Regulamentul vasului de piraţi „Le Sans Quartier". — Manevrele flotei engleze. — Incediul paquebotului „Morro Castle". — Traficul portului Constanţa în 1933. — Istoricul unei bărci lucrate de un elev de liceu. — Cupa Americană.

Informaţiuni, Recenzii. — Reviste primite. — Cum s'a serbat ziua Marinei. — Ziua apelor.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800

Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Pentru străinătate preţul dublu.

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.

Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

P/MH65

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

CLUBUL CICLISMUL Parcul Sportiv Regele Carol II Intrarea la Parc 10%

BASINURI ŞI LACURI

LIDO — Bazin cu valuri, intrare 40 lei membrii L. N. R.
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%.**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* **10%**
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57 10% reducere,
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* **10% reducere**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**
LIBRĂRI BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* **10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri articole de birou 5% red. p. literatura străină**
„ MODERNĂ *Str. Regală.* **Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10%**

FARMACII

FARMACI BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic**
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* **5% specialităţi 25% la reţete.**
„ „ELECTRA" M. Sceopul, *Str. N. Bălcescu 14,* **25% reţete, 5% specialităţi.**
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* **speciatităţi 10%, reţete preparate 20%**
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* **Articole de parfumerie şi droguerie 10%**
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* **10%**

MATERIALE ELETCRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* **10% reducere.**
TITO-LANDI PARIS, Lămpi şi Reşouri, *Ion Ghica (fostă Vesfei), 9:* **10% reducere.**

CROITORI

H. AUSLENDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* **5%**
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* **10% reducere.**

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* **10% reducere**
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10* **10% reducere.**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**
La amatorul FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* **developatul gratuit la materialul negativ cumpărat. 10% la accesorii sau lucrări.**

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* **10% reducere**

CABINET MEDICAL

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* **15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.**
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri. diatermie. Consult 16-20. Banu Manta 79 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* **10 %**

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* **reducere 20%.**

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* **reducere 10 %**
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* **15%**
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* **20% la reţete şi 5% la specialităţi**
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; **reducere 10%.**
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* **reducere 5%**
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* **10% reducere la Bodegă şi coloniale.**
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol. 26 15% reducere la toate artlcolele de librărie şi papetărie afară de cărţi străine.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORU, Croitorie de Dame, Bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* **10% reducere.**

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urtnare, *Str. Dimineţii* **colţ cu Pr. Maria. 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.**

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85. 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1934. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

MUZEUL LITERATURII ROMÂNE BIBLIOTECA CONSTANŢA

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VÂLCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. — La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

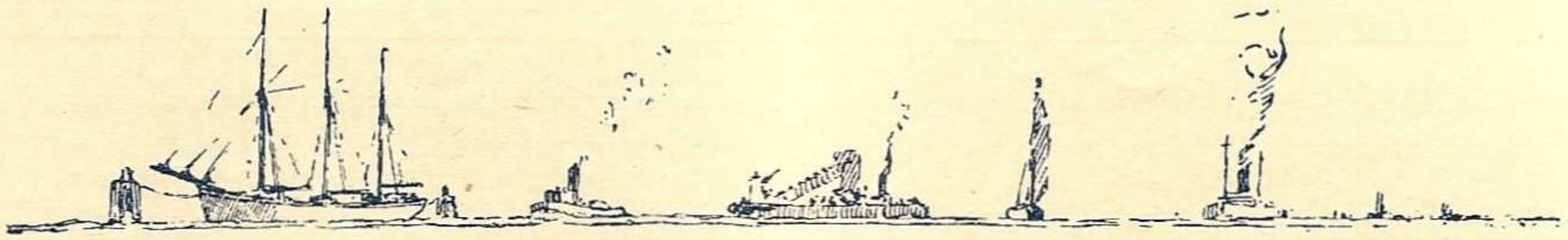
COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Fiecare membru primeşte

G R A T U I T

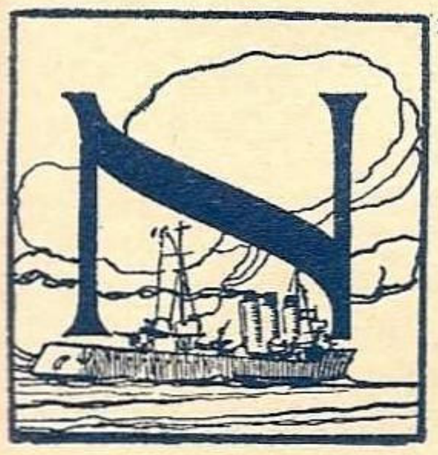
revista *„Marea Noastră"* şi se bucură de avantajele de pe verso



POPORUL ROMÂNESC ŞI MAREA

de Dr. VERZARIU

Motto: Navigare necesse est!



ici un popor, nu se naşte marinar, sau cu aptitudinea sau predispoziţia pentru a deveni popor de mare. Omul este o fiinţă destinată să trăiască pe uscat şi numai înprejurări speciale au constrâns popoare sau grupe izolate dintr'ânsele să fie mânate înspre mare în căutarea asigurării existenţei lor. Omul ca fiinţă continentală, nu de bună voie a părăsit pământul, singur, pentru a se încredinţa şi a-şi lega soarta de infinitul năprasnic al mărilor. Atâta timp cât uscatul a fost în stare să alimenteze prin vânătoare, mai târziu prin păstorit şi agricultură, un popor, nu a existat nici un motiv care să determine pe om să părăsească solul sigur. Sărăcia pământului, clima aspră, neprielnică agriculturii, poate mai târziu şi motive de ordin politic, au mânat pe om spre elementul umed, sălbatec şi totuşi ospitalier pentru acela care a ştiut să-i descopere tainele şi să i se adapteze, smulgându-i din bogăţiile infinite, cele necesare traiului său. Marea sălbatecă nutreşte miliarde şi miliarde de fiinţe din acelea cari îi s'au alăptat şi pentru cari a devenit elementul prielnic, mamă bună, iar duşman numai acelora cari i-au rămas străin.

In starea economică primitivă, marea nutrea numai pe om în mod direct asigurându-i pe urma pescuitului, traiul său. Când omul trece dela economia individuală la forma de economie colectivă, când sistemul economic părăseşte prima sa fază de desvoltare, dând naştere la schimb, de abia atunci marea începe să câştige importanţa sa economică în sensul ei de azi, de cale de comunicaţie.

Noţiunea de schimb implică aceia de deplasare de bunuri, de transport, operaţiune legată de existenţa unei căi de comunicaţie. Or, marea este calea de comunicaţie ideală. Drum natural, fără nevoie de a fi întreţinut, fără restricţiuni şi bariere politice, universal. In universalitatea mărilor zace germenul comerţului mondial. Oglinda apei, o şosea aşternută tuturor, fără obstacole naturale şi ocoliri, fără frontiere, — vânturile, forţă motrică gratuită. Un drum care cere totuşi, dibăcie şi curaj aceluia care voieşte să se folosească de toate aceste avantagii nepreţuite. Te înfrânge dacă nu ştii s'o înfrunţi, te serveşte dacă ştii s'o stăpâneşti cu bărbăţie şi inteligenţă.

Poporul românesc prin felul său de a trăi, n'a fost niciodată în trecutul său un popor legat de mare. N'a avut pretenţia de a fi marinar, din cauză că natura — marea educatoare — atât de generoasă cu dânsul pe alte tărâmuri, chiar prin generositatea sa, nu l'a constrâns să-şi caute existenţa pe apă.

Graţie bogăţiei solului românesc poporul nostru, nefiind împins de împrejurări economice spre apă, a rămas cu totul străin mării.

Câmpiile, dealurile, munţii, pădurile au fost şi sunt izvoare nesecate de bogăţie, pentru a nutri din belşug pe fiii acestei ţări, Se înţelege că a mai contribuit la lunga sa izolare de mare şi situaţia politică vitregă, care pe de-o parte, împiedica o desvoltare economică naturală a pământului românesc , iar pe de altă parte, oprea posesiunea de vase sub pavilion românesc.

Pe lângă motive de ordin economic şi politic în general, au mai contribuit în particular şi cele de ordin geografic şi climateric al mării noastre pentruca poporul nostru să rămână străin de mare. O mare internă, liniştită, graţie unui litoral bine articulat, îndeamnă mai curând pe om să se înprietenească cu ea, chiar şi atunci când bogăţiile solului locuit de el nu-l constrâng să-şi caute existenţa exclusiv pe mare. Condiţiunile economice a teritoriului nostru fiind prielnice unui trai bogat în urma ocupaţiunilor pe uscat, colonizarea nici nu a ajuns până la ţărmul mării, decât numai acolo unde solul era deopotrivă de fertil ca înlăuntrul ţării, aşa că aşezările umane depe litoralul nostru sunt în mare parte colonizări agricole, graţiei rodniciei pământului, şi nici decum determinate sau atrase de mare. Ţărmul necultivabil, litoralul deschis tuturor furtunilor, marea neospitalieră, nu au îndemnat puţinii locuitori depe litoral să se folosească de calea mării, nici în comunicaţiile între ei (micul cabotaj) cu atât mai puţin să devie navigatori de meserie. Pentru poporul nostru, ţărmul mării a fost în faţa expansiunei sale economice nu o poartă spre univers, ca pentru atâtea alte popoare.

Marea Mediterană, dar mai cu seamă Adriatica şi Archipelagul, liniştite, cu un ţărm bine articulat, cu sute de insule şi golfuri mari şi mici — fiecare câte un port natural — au ajutat în lungul mers al timpurilor să se formeze şi să se desvolte o adevărată populaţie a mărilor, popor împrietenit cu marea în lupta pentru existenţă. Mii de bărci, corăbii, bărci-motor, vapoare, vaporaşe cari întreţin o legătură între aşezările omeneşti mici şi mari, apropiate şi depărtate, populează încântător apele litorale şi porturile acestor mări. Pentru această populaţie, adevărata, fireasca şi în cele mai multe cazuri unica cale de comunicaţie este marea, legăturile pe uscat, acolo unde ele există, fiind aproape complect neglijate.

La noi şi azi, pentru a transporta un vagon de cereale dela Mangalia la Constanţa, se angajează chirigiul. Cu cât mai simplu, mai eftin şi mai economic ar fi, ca această marfă să fie transportată pe apă cu micile corăbii, cari pe alte mări formează mijlocul de transport firesc. Inainte de război, când exportul nostru de cereale era înfloritor, micile corăbii turceşti veneau cu sutele dela Constantinopol în porturile dobrogene, să încarce cerealele noastre. Nu era însă nici o corabie românească care să fi făcut acest serviciu. In ţara noastră n'a existat niciodată această flotă de corăbii unde căpitanul este şi armator, câteodată şi comerciant, şi de aceia suntem în întregime lipsiţi de marinari crescuţi de mici copii pe vasele părinteşti.

Nu avem acei oameni de mare, a căror îndeletnicire a fost din moşi-strămoşi navigaţia şi comerţul maritim.

Marina de război şi Serviciul Maritim şi-au câştigat meritul de a fi format vre-o câteva generaţii de oameni, a căror ocupaţie unică este marea.

Este în memoria tuturor acestor marinari întâmplarea petrecută în anul 1898: bricul MIRCEA şi crucişătorul ELISABETA erau

ancorate în faţa Euxinogradului, când Ferdinand, fostul ţar al Bulgariei, întreba pe comandantul lor :

— „De unde vă recrutaţi marinarii ?"

la care comandantul, fostul amiral Bălescu, răspunde :

— „Dela munte, Majestate !"

Şi de fapt, fii de ţărani dela munte, cari n'au văzut niciodată marea, dau marinei noastre militare şi civile elemente de elită. Curajul, rezistenţa, inteligenţa, cunoaşterea tainelor naturii şi spiritul de observaţie sunt însuşiri comune pe cari trebue să le întrunească atât ţăranul nostru dela munte cât şi marinarul. Grija personalului nu trebuie s'o avem, ne lipseşte însă materialul.

Ca şi în trecut aşa şi azi, bastimentele cari ne-au transportat produsele ţării noastre au fost şi sunt străine. Dela micile corăbii până la marile cargoboturi, pe toate fâlfăie bandiera străină. Ne-au lipsit micii corăbieri pe timpul navigaţiei cu vele, ne lipsesc azi armatorii vapoarelor. Ne-au lipsit şi ne lipsesc şi azi capitaliş'i cunoscători ai afacerilor de comerţ maritim, cari să aibă curajul să-şi investească banii în vase de mare. Din strămoşi mici corăbieri, nepoţii ar fi putut deveni armatorii de azi.

Pentru a remedia cel puţin în parte situaţia defavorabilă şi pentruca o ţară cu export important în produse voluminoase să nu fie constrânsă să se folosească pentru transportul produselor sale aproape exclusiv de pavilioane străine, a trebuit statul să ia iniţiativa creării navigaţiunei sub pavilion naţional. Se înţelege dela sine că această situaţiune nu a fost rezultatul unei desvoltări firești.

Lipsa legăturei organice între viaţa de port şi restul ţării, este impresia ce o câştigi când priveşti singurul nostru port maritim modern Constanţa. Portul este populat aproape exclusiv de bastimente mari : de navele marinei de răsboi, pacheboturile S. M. R. şi străine, cargouri sau tancuri, cari intră, iau încărcătura şi pleacă. Dar nu marile unităţi, — uzinele plutitoare, — fac mişcarea unui port şi nu aceste dau aspectul atât de atrăgător al porturilor, ci micile ambarcaţiuni. Rareori vezi să apară pe orizontul apelor noastre, poetica siluetă a unei corăbii sau eleganta linie a unui yacht de plăcere. Puţinele pilotine, remorchere şi bărci cu motor mai aduc ceva mişcare în bazinurile portului. Lipsesc cu desăvârşire şi micile vapoare de cabotaj, cari ar menţine permanentă mişcarea pasagerilor. S. M. R. ar umplea un gol simţit prin procurarea şi punerea în serviciu a celor două vapoare de mic cabotaj, despre a căror cumpărare s'a scris.

Până mai vre-o câteva luni a fost aproape cu neputinţă să faci pe apă drumul dela Bugaz sau din Dunărea maritimă dela Brăila sau Galaţi la Constanţa, precum imposibil este şi azi să ajungi pe calea apei, utilizând o cursă regulată, în staţiile noastre de viligiatură maritimă : Eforia, Movila, Mangalia, Balcic, etc. Suntem în ciudata situaţie, ca pentru a ne refugia de praful oraşelor în staţiunile noastre maritime, să fim nevoiţi a recurge, la mijlocul cel mai prăfos de transport, autobuzul. Numai pe calea uscatului poţi să ajungi la aceste staţiuni balneare, parcă ele nici n'ar fi scăldate de apele mării sau comunicaţia pe apă nici nu s'ar cunoaşte !

Societatea S. R. D., care între alte deserveşte cu vapoarele sale bine înzestrate, în mod atât de satisfăcător şi civilizat gurile Dunărei, a avut fericita idee, să iasă la mare cu vasele sale, stabilind cu Bugaz o legătură săptămânală de pasageri. Cred că ar satisface o dorinţă unanimă a iubitorilor şi admiratorilor apelor, să-şi mărească numărul curselor de mic cabotaj dealungul întregului nostru litoral, creind posibilitatea unei comunicaţiuni directe pe apă între toate punctele ţărmului românesc. Este posibil ca să nu se realizeze beneficii din primul an, totuşi e probabil ca traficul de persoane, mărfuri generale, cereale, lemne etc. între porturile dunărene pe deoparte şi cele basarabene şi dobrogene pe de altă parte, să asigure o exploatare fără deficit.

In interesul propagandei noastre pentru mare, în interesul de a aduce mai aproape puţinele localităţi depe litoralul nostru unele de altele, avem nevoe de serviciul de cabotaj între punctele extreme ale litoralului nostru.

Cine îşi poate închipui un week-end mai liniştitor şi o recreaţie mai perfectă, decât un drum dealungul coastelor noastre.

Uşurinţa de a se face o călătorie pe mare, este cea mai bună propagandă pentru „marea noastră". Cu atât mai apropiat se simte de mare acela care a călătorit pe ea !... Este incontestabil că marea însăşi exercită o atracţie pentru oricine dintre noi. Să se dea posibilitatea ca lumea să se împrietenească cu ea, şi s'ar câştiga noui amici ai mării, cari din prieteni pot deveni adoratori. Suntem un popor, care se familairizează foarte uşor cu orice lucru nou. Ca să nu mergem mai departe, să dăm ca exemplu numai turismul pe uscat, aproape necunoscut înainte cu 10 ani în ţara noastră, şi care graţie posibilităţilor ce s'au creat, a luat un avânt neaşteptat.

Ceeace s'a făcut pentru turismul pe uscat, pentruce nu s'ar face şi în interesul turismului pe apă ? !...

Nu vom putea stăpâni marea, decât cunoscând-o, şi nu-i vom putea trage folosul, decât stăpânind-o.

Dar nu ajunge numai o stăpânire politică a ţărmului mării ; imensele avantagii ale eşirei la mare, — pentru care atâtea lupte s'au dat de alte neamuri, — nu le poate trage un popor, decât stăpânind marea şi pe teren economic. Mijlocul pentru această stăpânire este flota comercială, flotă sub bandieră naţională, cu personal românesc, şi condusă în spirit românesc. Pavilionul nostru să fâlfâe pe cât mai multe unităţi, dela cele mai mici până la cele mai mari, căci şi cele mai mici unităţi îşi au rostul lor în cucerirea paşnică a mării noastre. Caracterul mărfurilor noastre de export, — mărfuri voluminoase, — cereale, lemne, animale, vor asigura caric şi deci un câştig, fie azi cât de mic, şi pavilionului nostru naţional, acolo, unde vasele tuturor popoarelor găsesc un ban de câştigat. Ştim că timpurile sunt grele şi că foarte puţini sunt armatorii, cari socotind o amortizare normală la parcul lor de vase, pot arăta la sfârşitul anului un câştig. Din acest motiv navigaţia de linie nu poate exista, fără o subvenţie importantă a guvernelor respective, şi navigaţia de „tramp" acolo unde şi aceasta n'ar fi subvenţionată, preferă în multe cazuri, să-şi ţie vasele legate de mal, desarmate, decât să navige la navlurile scăzute de azi. Totuşi, atâta naţionalism economic trebue să presupunem la exportatorii noştri, ca atunci, când într'un viitor mai apropiat sau depărtat, tonajul naţional se va mări, să dea preferinţă, la condiţiuni egale, pavilionului naţional, mai cu seamă că s'a dovedit şi până acum, că materialul navigant şi calitatea personalului, sunt demne de încrederea ce li s'a acordat.

Să nu se uite nici propaganda naţională, pe care apariţia unui falnic vas bine întreţinut şi ireproşabil din toate punctele de vedere, o face pentru ţara sa în punctele cele mai depărtate ale globului pământesc. Cursa naţiunilor maritime în construcţia de vase tot mai mari şi mai frumoase îşi găseşte o explicaţie şi prin faptul că fiecare caută să impresioneze prin unităţi cât mai impozante, cât mai avantajos popoarele îndepărtate, sau caută să contrabalanseze un efect, pe care vasele naţiunilor concurente ar fi putut să-l producă asupra acestor popoare. Pe lângă avantagiile economice pe cari le asigură o flotă comercială ţării sale, chestiunea de prestigiu contribue în mare parte la acordarea de subvenţii de construcţii şi exploatare la cari recurg azi toate naţiunile maritime fără excepţie. Motive de prestigiu au determinat statul englez să acorde vaporului „Mauretania" care a deţinut mai bine de 20 ani „blue-ribbon" al Atlanticului de Nord, până la 1929, o subvenţie anuală extraordinar de mare după concepţiile noastre. Fără acest ajutor al statului nici transatlanticul „Rex" actual „record-ship" al Atlanticului de Nord (dela 16 August 1933) nici „Normandie" şi nici noul „Queen Mary" n'ar fi putut fi puse pe şantier.

Pe când la marile naţiuni maritime, statul nu are decât func-

ţiunea de subvenţionare şi de dirijare a unei politici maritime ale ei, la noi, — din lipsa iniţiativei particulare, — a fost nevoe ca statul să fie şi iniţiatorul navigaţiei maritime şi fluviale, devenind armator şi exploatator. Lipsa unei tradiţii maritime la elementele noastre naţionale a făcut imposibilă o desvoltare organică în industria de armator. Pe de altă parte, momentul de faţă, cu navlurile extrem de scăzute, nici nu este prielnic pentru crearea de armatori particulari. Chiar această lipsă de rentabilitate la exploatarea vaselor a redus preţurile tonajului la un nivel neprevăzut de cea mai pesimistă fantezie, aşa că ocazia ar fi, ca aceia, cari trebue să aibă o politică mai largă şi prevăzătoare, să mărească flota noastră comercială cât de mult, bineînţeles, pe cât o permit mijloacele materiale.

Scăderea extraordinară a preţului vaselor tancuri ar permite şi societăţilor noastre petrolifere cu un debuşeu de export asigurat să creeze o flotă naţională de vase-tancuri, cu atât mai mult, că în cazul unei utilizări permanente a vaselor, graţie desfacerei organizate, rentabilitatea lor este asigurată chiar şi la navlurile scăzute de azi. Graţie voiajurilor consecutive asigurate şi preţului de procurare scăzut, o amortizare complectă ar putea avea loc în cel mai scurt timp. Cea mai bună dovadă că o exploatare în regie proprie este rentabilă, o fac construcţiile noui de vase tancuri, construcţii ce se execută aproape fără excepţie pentru contul unor societăţi petrolifere şi nu pentru armatori independenţi.

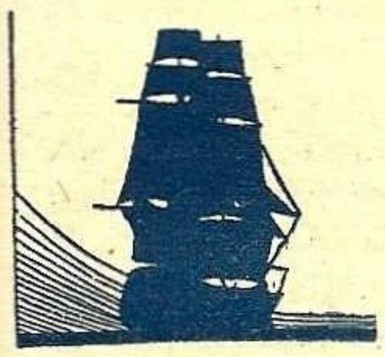
Dacă ţara noastră a trecut de epoca când totul era de făcut din nou, pe terenul exploatării valorilor nemărginite cu cari Dumnezeu ne-a înzestrat ţara, — apele Dunării şi ţărmul mării — s'a făcut relativ puţin, şi mai avem de străbătut un drum lung până ce să ajungem să aducem „Marea noastră" sub „stăpânirea noastră".

Nu ajunge numai, ca o pătură foarte subţire din populaţia ţării să aibă legături cu apele noastre. Intregul nostru popor trebue să fie pătruns de importanţa pe care o are apa, litoralul, marea, pentru economia naţională. Să ne uităm la vecinii noştri, mai puţin avantajaţi în privinţa aceasta decât noi, ce au făcut pentru trezirea interesului naţional pentru mare.

Este datorinţa noastră a tuturor, ca după putinţa noastră să secondăm activitatea „Ligei Navale Române" în trezirea interesului pentru mare, mai cu seamă la generaţia tânără, mai susceptibilă faţă de orice impuls, pentru a recâştiga timpul pierdut din cauza vitregiei soartei şi a ajunge la stăpânirea patrimoniului nostru comun, ce ne-a fost dat de Providenţă, a „Mării noastre".

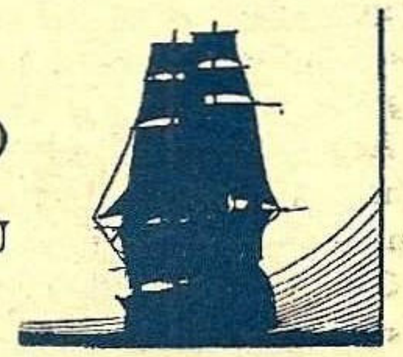
Toţi, cari suntem insufleţiţi de ideea progresului şi a binelui ţării să ne întipărim în memorie cuvintele genialului om de stat, care a fost Richelieu, fixate în testamentul său politic: *„On ne peut sans le mer profiter de la paix ni soutenir la guerre"* [1].

[1]) Fără mare nu poţi să profiţi de pace nici să susţii un războiu.



MARINA NOASTRĂ (3)

de Căpitan V. SĂNDULESCU



La isbucnirea războiului din 1916, aveam aceleaş forţe ca şi în 1913, adică pe Dunăre 4 monitoare, 8 vedete, 4 canoniere şi un serviciu de mine şi torpile, iar la mare crucişetorul Elisabeta şi bricul Mircea.

In seara zilei când s'a decretat mobilizarea, flota austriacă de monitoare care era în portul Giurgiu, a fost atacată de nişte şalupe torpiloare dar din cauza împrejurărilor, rezultatul a fost numai scufundarea unui şlep cu materiale.

La Turtucaia, flota de monitoare a dat ajutor armatei de uscat în tot timpul operaţiunei, bombardând poziţiunele şi trupele duşmane. Transportă trupe de pe un mal pe altul şi salvează Statul Major al Capului de Pod.

In acest timp vedeta No. 6 intrând pe canalul Cusuiu pentru a alunga trupele bulgare, este atacată de focuri de mitraliere şi pe puntea de comandă moare căpitanul Dumitrescu Gh. comandantul vedetei şi Sublocotenentul Ghiculescu, secundul său. Vedeta este salvată numai graţie sergentului de la cârmă şi maestrului mecanic.

Tot aici monitorul Kogălniceanu îşi pierde secundul, Lt. Comandor Stihi Eugen.

Intărită cu grupul de canoniere ruse, flota ia mereu parte la lupte trăgând cu tunurile sale la Silistra, la Raşova şi la Cerna Vodă. In toate aceste operaţiuni capătă mulţumiri şi laude pentru ajutorul adus contra inamicului.

Podul de la Feteşti trebuind să fie distrus, pentru ca inamicul să nu treacă din Dobrogea în Muntenia, se dă ordin serviciului de mine şi torpile al marinei care cu ajutorul mai multor mine îl rupe şi întrerupe astfel legătura de la un mal la altul.

Apoi în tot timpul retragerei, flota ia parte la luptele de la Hârşova, de la Topal şi de la muntele Iacob.

Nemai având nici un rol în partea de sus a Dunărei, amândouă malurile fiind ocupate de inamic, navele se retrag la Chilia trecând pe sub focul bateriilor inamice de la Isaccea şi acolo se organizează şi se pregătesc din nou.

In 1918, la ocuparea Basarabiei ,flota ia parte la operaţiunile de la Ismail şi Vâlcov, ajutând şi cu un detaşament de marinari debarcaţi la uscat.

In tot timpul războiului, marina cu navele sale de transport şi cu remorcherele sale, transportă de la un port la altul şi de la un mal la altul trupe, muniţii, materiale şi răniţi.

Navele se mişcă incontinu în tot lungul Dunărei şi echipajele nu au repaos nici un moment, trebuind a fi gata ori când pentru a-şi face datoria acolo unde li se va cere ajutorul.

După războiu, bricul Mircea, navă şcoală, a făcut voiajuri de instrucţie în străinătate în anii 1924, 1925 şi 1926, vizitând insulele din Arhipeleag, insula Creta, oraşele de pe coastele greceşti şi Marea Adriatică.

Deasemenea distrugătoarele Mărăşti şi Mărăşeşti au făcut un voiaj în anul 1926 în Italia pentru reparaţii, iar în 1931 un voiaj la Malta pentru a răspunde vizitei făcută de escadra engleză la Constanţa.

Divizia de canoniere a făcut un voiaj până în Marea Mediterană, vizitând coastele Asiei Mici şi insulele din Arhipeleag.

In anul 1934 Nava Şcoală Constanţa a făcut un voiaj cu ofiţerii elevi la Şcoala de Aplicaţie şi cu elevii Şcoalei Pregătitoare.

Aceasta este istoria marinei române de războiu, pe scurt, dealungul timpului.

In prezent organizarea Marinei militare este următoarea:

Divizia de mare care cuprinde unităţile maritime, Divizia de Dunăre care cuprinde pe cele fluviale.

Arsenalul Marinei la Galaţi. Inspectoratul General al Marinei la Bucureşti. Comandamentul Marinei la Constanţa. Comandamentul Şcoalelor la Constanţa.

Flota de pe Dunăre se compune din monitoare şi vedete. Monitoarele sunt în număr de 7 şi anume: Ioan Brătianu, Alexandru Lahovari, Mihail Kogălniceanu, Lascar Catargi, Bucovina, Basarabia şi Ardeal.

Monitorul în acţiunea sa este ajutat de alte vase mai mici, vedetele, care au deplasament mai mic şi calităţi speciale necesare concursului pe care trebue să-l dea monitoarelor.

Vedetele la început, când au venit din Anglia, au fost în număr de 8, şi au fost botezate cu numele ofiţerilor căzuţi în răsboiul pentru Independenţă.

In prezent la Divizia de Dunăre sunt numai 4 vedete. Una s'a înecat în timpul răsboiului din 1916, ciocnind o mină.

Rolul acestei flote de pe Dunăre este următorul: Ajutarea armatei de uscat cu artilerie mobilă, apărarea podurilor noastre şi distrugerea celor inamice, transbordarea trupelor, escortarea convoiurilor, adică stăpânirea fluviului pentru armatele amice.

Astfel, flota capătă un rol alături de armata de uscat şi prin operaţiuni combinate cu aceasta poate să aducă cel mai mare folos în orice răsboi pe Dunăre, fiind antrenată şi bineînţeles, aprovizionată cu tot ce-i trebue.

La mare avem 4 distrugătoare, 4 canoniere, 3 torpiloare şi o navă şcoală.

Distrugătoarele sau contra torpiloarele cum se mai numesc, au fost comandate înainte de răsboi în Italia, dar au fost reţinute în marina italiană unde au luat parte la luptele cu flota austro-ungară. După război au fost aduse în 1919 la noi în ţară două din ele şi li s'a schimbat numele din Nibio şi Sperviero în *Mărăşti* şi *Mărăşeşti*.

Aceste vase au circa 1600 tone deplasament şi sunt armate cu tunuri de 120 mm. şi 75 mm. anti-aeriene, precum şi cu tuburi de lansare pentru torpile.

Celelalte două distrugătoare au venit în ţară în anul 1931. Aceste vase au deplasamentul de 2000 tone, armate deasemeni cu tunuri a 120 mm., 76 Aa., mitraliere Aa. şi tuburi lans-torpile.

Ultimele distrugătoare au numele de *Regele Ferdinand* şi *Regina Maria*.

Canonierele au fost cumpărate dela Francezi imediat după răsboi, avându-se nevoie de ele pentru dragarea barajelor de mine aşezate de ruşi şi de către germani în faţa Constanţei, Sulinei şi Balcicului. Numai graţie muncei fără repauz a personalului de pe aceste nave, s'a putut ca Constanţa să fie deblocată de barajul de mine din faţa ei, care silea vasele comerciale să facă un ocol destul de mare pentru a putea merge la Sulina şi care erau în pericol permanent pentru vasele care navigau în aceste regiuni.

Canonierele sunt botezate cu nume de ofiţeri de marină căzuţi în războiul din 1916 şi anume: *Lt. Comandor Stihi Eugen, Cpt. Dumitrescu, Lt. Lepri Remus* şi *S. Lt. Ghigulescu*.

Torpiloarele, *Năluca, Zborul* şi *Zmeul* ne-au fost date, după încheerea păcei din materialul de război al Flotei austro-ungare din Marea Adriatică.

Rolul lor este să atace vasele inamice cu torpila, de unde li s'a dat şi numele de torpiloare.

Am spus că marina de război are rol în timp de pace ca şi în timp de război. In timp de pace are rolul social, economic şi politic, iar în timp de război rolul militar.

Rolul Social. Fertilitatea pământului nostru a atras locuitorii mai ales către ocupaţiunea agricolă, mai uşoară. Exploatarea mărei cerea un risc mai mare. Aceasta a fost cauza pentru care până în timpurile din urmă singura populaţie maritimă dela noi, au fost locuitorii litoralului şi aceia majoritatea ruşi.

In trecut neavând populaţie maritimă, echipajele şi ofiţerii vaselor de comerţ erau streini şi bună parte din banii ţării treceau în mâinele lor.

Dezvoltarea marinei comerciale deschide o nouă carieră pentru acei care doresc să ocupe meseria de marinar şi aici e rolul important al marinei militare ca să aducă poporul în această ramură de activitate.

Căci din lipsa unei populaţii care să cunoască ocupaţiunile marinăreşti, marina noastră de război este obligată să ia ca recruţi tineri cu diferite ocupaţii, cei mai mulţi plugari şi chiar ciobani dela munte, care nu au văzut nici odată marea în viaţa lor.

Aceştia sunt formaţi încetul cu încetul, ca marinari la punte sau la maşini, specializându-se ca timonieri, tunari, torpilori, fochişti, mecanici, motorişti, electricieni, radio-telegrafşti, etc. şi după liberare aceşti marinari formaţi în marina militară trec pe vasele noastre de comerţ, înlocuind astfel elementele streine.

Deci a educa poporul în direcţiunea aceasta, formând meseriaşi de specialitate, este la noi rolul social al marinei militare.

Rolul Economic. Diferitele produse ale unei ţări, pentru a fi valorificate, trebue să circule atât înăuntru ţărei care le produce cât şi peste frontiere, în altă ţară unde se simte nevoia lor.

Transportul acestor produse în interiorul ţării se face pe anumite căi de comunicaţie şi costul acestor transporturi constitue un venit pentru stat. In afara frontierelor, veniturile transporturilor intră în mâinile străinilor, pe când ţările care au marea la dispoziţie au marele avantaj de a-şi putea transporta produsele pe calea apei, costându-le astfel foarte puţin.

O reţea naţională maritimă nu este prin urmare decât prelungirea căilor naţionale de comunicaţie din interiorul ţării, pe întinsul apelor, până în porturile ţărilor cu care avem legături comerciale.

O asemenea reţea maritimă însă cere fără discuţie, creearea unei flote comerciale naţionale, fiindcă numai astfel o ţară nu va fi obligată să plătească vaselor străine transportul avuţiilor sale.

După cum nimănui nu i-ar trece prin cap să dea pe mâinele străinilor întrebuinţarea căilor ferate, tot aşa nu e permis nimănui să renunţe în favoarea străinilor la folosirea drumurilor mărei.

Inainte de războiu noi exportam numai cereale, petrol şi lemne, dar cum industria noastră s'a mărit şi s'au creat ţări noi, am putea să facem pieţe de desfacere, acaparând noi aceste pieţi, fiind avantajaţi că distanţa de transport este mai mică ca dela ţările din Apus.

Pentru industria şi comerţul român, întinderea economică în jurul Mărei Negre şi în restul Orientului trebue să constitue un ideal al politicei noastre economice, însă pentru aceasta ne trebue o marină de comerţ mare.

In ultimul timp s'au sezizat şi conducătorii noştri de această chestiune, cumpărând din străinătate 4 vase de comerţ cu tonaj mare şi care fac curse până în Mediterana şi Marea Nordului.

O marină de comerţ nu poate funcţiona însă în linişte şi în siguranţă decât la adăpostul unei forţe, care să o apere în timp de pace ca şi în timp de răsboi şi această forţă nu poate fi decât marina militară.

Nu se poate înţelege desvoltarea marinei de comerţ fără a se desvolta paralel şi marina militară care s'o apere; amândouă sunt strâns legate una de alta, amândouă împreună constitue forţa maritimă a ţărei.

Rolul politic. Ca şi indivizii, ţările nu pot trăi izolate şi deaceia se stabilesc între ele legături şi alianţe, fie de interese politice, fie de interese economice.

In aceste alianţe fiecare stat are în spatele său forţa care le dă putere în urmărirea idealurilor lor. La un stat continental forţa este armata de uscat; la un stat maritim forţa este şi armata de uscat şi armata de apă, adică marina.

In încheerea legăturilor dintre popoare, cu cât această forţă va fi mai mare, cu atât statul va avea mai multă putere şi la legăturile maritime desigur că rolul cel mai mare îl are marina.

In mâinele guvernelor, flota reprezintă un instrument politic de prim ordin, ea fiind totdeauna gata de luptă şi putând fi trimisă imediat într'un port străin pentru a face o presiune asupra acelui stat.

Aşa în 1915, demonstraţia navală făcută de Aliaţi opreşte Grecia să intre în răsboi alături de Germani ; în 1922 flotele navale aliate fiind concentrate în Dardanele silesc pe Turci să primească armistiţiul dela Mudania şi de atâtea ori în Japonia şi China, forţele navale ale puterilor europene au impus punctul de vedere al acestora.

Pentru România calea mării este ameninţată totdeauna de Bosfor şi Dardanele. Libertatea navigaţiei, ori cât ar fi garantată de tratate nu va fi respectată de forţa care se va simţi în stare s'o frângă. Se ştie încă suferinţa din timpul războiului din 1916—1918 când Strâmtorile fiind închise, au trebuit ca muniţiile şi toate materialele de care aveam nevoie să vie din Apus la Marea Albă şi de acolo cu trenul dealungul întregei Rusii sau să fie transportate din Apus în Extremul Orient la Vladivostok şi de acolo să străbată imensa Siberie şi toată Rusia, până la noi.

Trebue să avem totdeauna o forţă care să impue respectarea drepturilor noastre.

O flotă românească compusă după un plan potrivit situaţiei noastre maritime adică care să cuprindă crucişetoare, distrugătoare şi submarine, ajutată de o aviaţie maritimă puternică, reală şi ajunsă la gradul cel mai perfect de antrenament, ar face ca duşmanul mult mai puternic, să se gândească mult înainte de a provoca un conflict.

Trebue să dăm prin urmare toată importanţa cuvenită puterei noastre maritime, căci o putere sprijinită numai pe armata de uscat nu şi-ar putea exercita acţiunea decât numai asupra statelor cu care se învecineşte, pe când pe calea mării poate să se impună şi mai departe.

Rolul militar. Răsboiul între state are loc pe diferite câmpuri de operaţiuni şi marina nu este decât o parte din forţele naţionale, specializată să lupte pe un anumit teren, care este marea.

Marea fiind legătura cea mai rapidă şi mai uşoară cu ţările aliate este foarte mult utilizată ; cum marea este a tuturor, aceste linii de comunicaţie sunt, la începutul luptei, ale ambilor adversari şi atunci marina, în primul rând deci, trebue să fie păzitoarea liniilor de comunicaţie pe apă ale ţărei şi în al doilea rând trebue să interzică adversarului aceste linii de comunicaţie.

Cum marina inamică are acelaş scop, este clar că mijlocul de a întrebuinţa marea şi de a o interzice adversarului este de a distruge sau cel puţin de a anula activitatea marinei inamice.

In răsboiul mondial stăpânirea mărilor a asigurat aliaţilor aprovizionarea în alimente, arme, muniţiuni şi oameni, pe când imperiile centrale au fost blocate, ceia ce a contribuit foarte mult la învingerea lor.

Deci misiunea unei marine româneşti nu poate fi în primul rând decât asigurarea legăturilor dintre porturile noastre şi Bosfor şi în al doilea rând ruperea căilor de comunicaţie ale adversarilor.

Cum în prezent flota noastră de pe Dunăre este destul de puternică şi poate chiar cea mai puternică pe acest fluviu, sforţările noastre trebue să se îndrepte spre flota de mare.

Această flotă, după situaţiunea noastră politică, geografică şi a terenului eventual de operaţiuni va trebui să se compună din flotă de suprafaţă, flotă submarnă şi flotă aeriană.

Flota de suprafaţă va trebui să cuprindă crucişătoare, distrugătoare, vase contra submarinelor şi vase pentru pescuirea minelor.

Flota submarină va trebui să cuprindă submarine torpiloare şi submarine puitoare de mine.

Flota aeriană va trebui să aibă avioane şi hidroavioane de recunoaştere, de vânătoare şi de bombardament.

Pentru păstrarea acestor flote însă ne trebue un port militar înzestrat cu toată technica modernă, astfel ca să fie o bază navală perfectă. Arsenalul care este în prezent la Galaţi este fără legătură iarna cu marea, din cauza îngheţului Dunărei şi nu poate face toate reparaţiunile de care au nevoe vasele noastre.

Deasemenea pentru instruirea personalului avem nevoie de nişte vase-şcoală care să arate în practică ceiace se învaţă în teorie.

Din cele spuse până acum vedem că ţara noastră are nevoie de o marină puternică pe mare, însă creiarea acestei forţe maritime nu trebue lăsată pentru mai târziu când s'ar îmbunătăţi starea noastră financiară, ci făcut un program naval care să fie înfăptuit treptat în 8 sau 10 ani.

Nici unul din statele învinse nu e mulţumit de starea creiată de tratatele de pace şi sunt animate de spiritul de revanşă.

Ori situaţia ţărei noastre, aproape izolată, este din cele mai grele fiind înconjurată de popoare care sunt în majoritatea lor duşmane nouă. Armata de uscat şi de apă trebue deci să fie pregătită totdeauna pentru război şi să fie aprovizionată cu cele necesare pentru ducerea războiului. Dar cea mai mare parte din aceste materiale necesare nu ne poate veni dela aliaţi decât pe calea mării, cale care nu poate fi sigură fără flotă.

Chiar dacă strâmtorile nu ar fi libere pentru navigaţie, totuşi flota ne este necesară pentru a putea tăia legăturile de pe apă dintre vecinii care s'ar alia contra noastră.

Afară de aceasta, trebue să ne creiăm marina şi pentru a ne forma personalul, lucru la care se cere timp mult.

Din cele expuse până aici vedem următoarele : România care şi-a atins idealul de revendicări teritoriale are astăzi un nou ideal, consolidarea şi desvoltarea sa economică.

Pieţele din jurul nostru şi mai ales acelea din orient sunt la îndemâna noastră şi pentru a le putea păstra trebue să ne mărim flota de comerţ, fie prin stat, fie prin iniţiativă particulară.

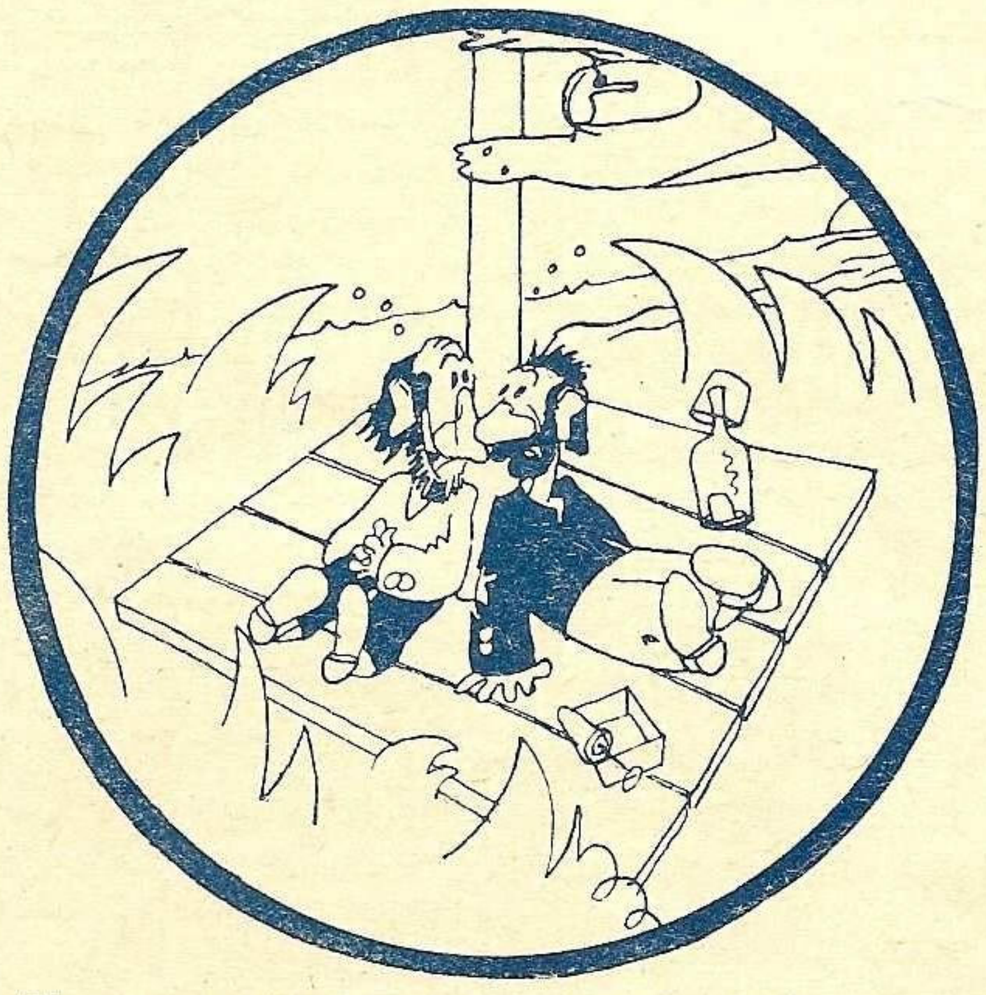
Această flotă însă trebue să fie complect protejată în timp de război şi această protecţie nu o poate da decât marina de război.

Politica noastră maritimă simte nevoia unei forţe maritime care să sprijine acţiunea în chestiunea strâmtorilor şi pentru a uşura găsirea de alianţe maritime.

Paza ţărei cere de asemenea o forţă militară maritimă care să-i asigure transporturile pe apă şi să întrerupă căile de comunicaţie ale adversarilor.

Cum la mare în prezent n'avem decât puţin, se cere creiarea unei marine care să ne apere şi cum pentru acest lucru trebue timp, trebue să începem cât mai repede.

REGIM



— Nu ne mai rămâne decât să ne mâncăm ghetele...

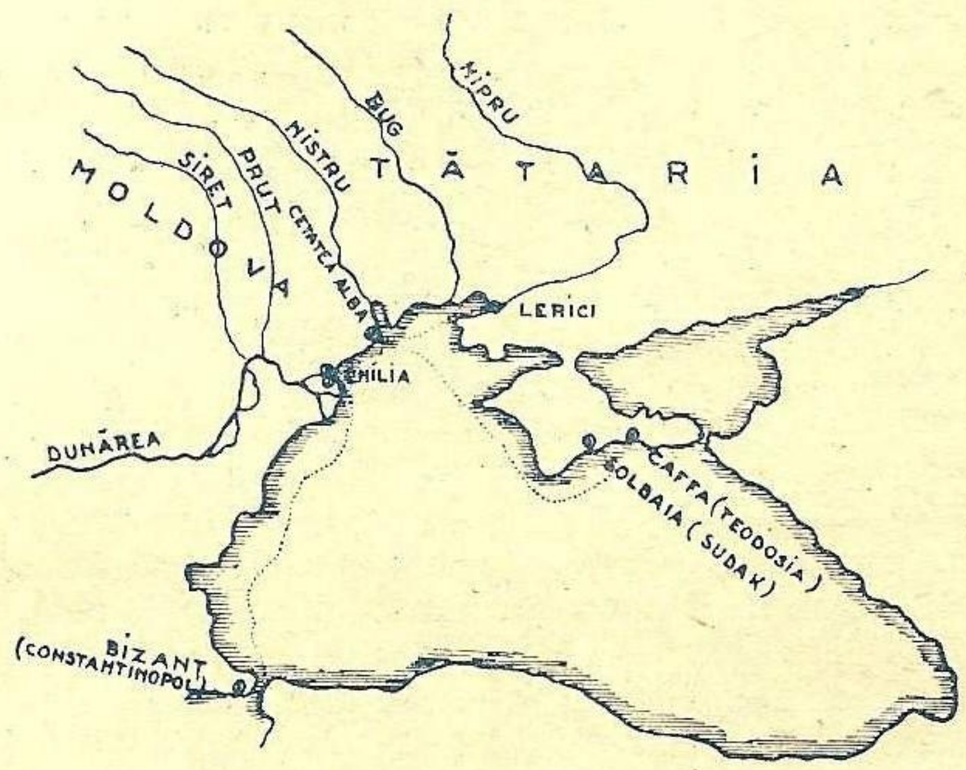
— Imposibil... ale mele sunt de viţel şi doctorul m'a oprit să mănânc carne.

Isprăvi românești pe mare în veacul al XV-lea

de APOSTOL CULEA

Prin Moldova harnicului gospodar Alexandru cel Bun și după moartea acestuia, străbăteau mari dorinți către lupte de cuceriri și afaceri.

La cele două vestite porturi de mare, Chilia și Cetatea Albă, am prins întâile meșteșuguri ale vieții de mare; dinspre aceste zări albastre ni s'a deschis ispita câștigurilor venite peste ape; și tot aici s'au petrecut întâiele fapte de istorie marinărească română.



Mânați de setea îmbogățirii, negustori italieni din orașul Genova au ajuns la gura Nistrului — la Cetatea Albă — și la gura Dunării — la Chilia — cu mărfurile lor cărate pe corăbii.

Marea Neagră era pe atunci cutreerată de jur împrejur de corăbierii Genovei.

De la Constantinopole unde avea o mahala a lor — Pera — până la Crimeea și toată coasta Tatariei erau presărate magazii și case de negustori închise între grele ziduri de cetate.

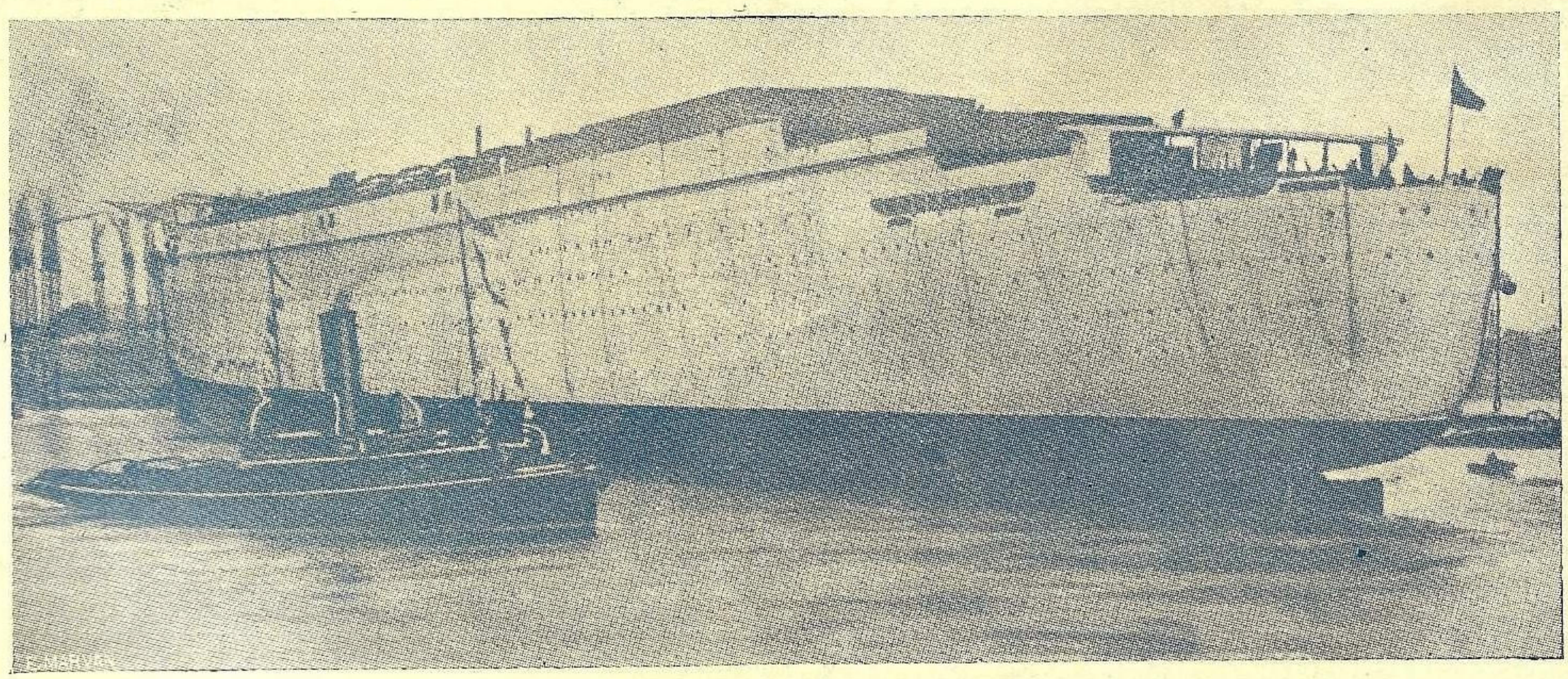
Insemnările comerciale ale acestor cetăți-porturi cuprind multe nume de români aduși de afaceri peste mare.

Pe lângă acești Genovezi vestiți negustori și marinari ne-am făcut ucenicia profesiilor mării. La Caffa din Crimeea găsim în solda Genovezilor pe alde Radu, Stoica, Stancu, Dimitrie, Ion Vălahul din Suceva, pe Bartolomeiu din Cetatea Albă și câți or mai fi fost rămași necunoscuți.

In acele zile, era la gura Niprului o cetate negustorească cu numele Lerici cumpărată ori cucerită de la Tătari de către cinci frați genovezi. Fiind în vecinătatea pământurilor hanului, cei cinci frați mai trăgeau foloase din răscumpărarea creștinilor robiți de Tătari. Creștinii eliberați plăteau Genovezilor o sumă mai mare decât prețul răscumpărării lor din mâini tătărăști. Așa se întâmplă cu 14 Moldoveni din Cetatea Albă. Ori că Genovezii or fi cerut prea mulți galbeni, ori că Petru Aron, Domnul Moldovei, găsi prilejul nimerit să pună mâna pe cetățue, destul că pârcălabii Cetății Albe trimiseră 60 de Moldoveni sub cuvânt că vor să pescuiască la Lerici. Ca și cum ar fi fost înțeleși, cei 14 prinși din cetate, la vederea fraților lor, se răsculară ucizând paznicii și deschiseră porțile celor 60 de „pescari" moldoveni. Asaltul izbutind, toți cei scăpați cu viață împreună cu stăpânii cetățuei fură luați prizonieri. Se așează aici strajă moldovenească în numele Domnului Moldovei. Zadarnic au cercat frații genovezi să-și răscumpere cetatea; zadarnic a trimis Genova sol Moldovei pentru punerea în libertate a cetățuei Lerici; zadarnic s'au arătat corăbii genoveze la Lerici și la Cetatea Albă. Moldovenii însă nu s'au speriat de atac și au ținut mult timp garnizoană în cetățuia cucerită.

Având nevoe de „grâul moldovenesc ce ține bine la transportul pe mare" Genovezii făcură mai departe comerț cu negustorii din Cetatea Albă ca și când nimic nu s'ar fi întâmplat. De altfel aceasta era și porunca guvernului genovez către corăbierii ei din Marea Neagră că nu trebuesc rupte legăturile de afaceri cu Moldova, „ci e mai bine să vă prefaceți și să zăboviți până vor veni timpuri mai bune când veți fi îndemnați să vă gândiți la redobândirea cetățuei Lerici".

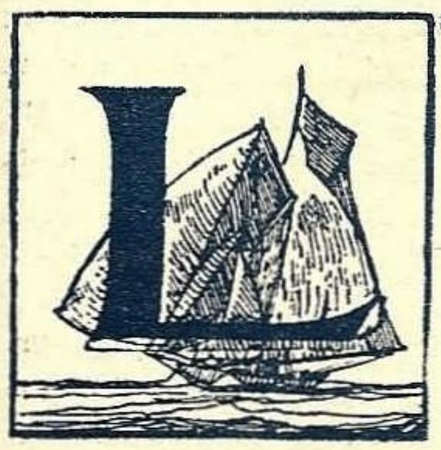
Nici Ștefan cel Mare n'a dat cetatea, ci a stăpânit-o Moldova 20 de ani, până când a fost cucerită de Turci.



Aspectul pachebotului englez *Queen Mary* după lansare. (vezi pag. 209).

Un raid cu Hidroavionul în Marea Mediterană

Căp. Av. BORCESCU din Flotila de Hidroaviaţie



La 10 August 1934, constituiţi într'un echipaj de 6 persoane (Gral de Div. Henţescu V., comandant; Lt. C-dor Stănculescu şi Cpt. Borcescu, piloţi; Locot. Mec. Georgescu şi M. Cheloni, mecanici şi M. Muha E. radiotelegrafist), pe un hidroavion Savoia 55, 1000 HP, pornim într'un raid ce aveam să-l executăm în minimum de timp şi pe itinerarul: Constanţa - Istambul - Bengasi - Tripoli - Alger - Barcelona - Nisa - Roma - Atena - Constanţa. Etapele au fost fixate la un maximum permis de cele 15 ore autonomie de zbor de care dispunem şi aşa fel, ca în patru zile să închidem circuitul.

Din punct de vedere aviatic, acest raid chiar dacă ar fi reuşit aşa cum a fost proectat, nu însemna o performanţă, căci performanţele aviatice de acest gen sunt cu totul superioare. Ce valoare avea performanţa noastră faţă de cea a americanului POST de exemplu? (25.000 km. în 7 zile şi 19 ore, singur la bordul unui avion terestru, executând înconjurul lumei — Iulie 1933).

Raidul nostru avea să fie numai o raită de 8000 km. în 4 zile prin Mediterana.

Un marinar obişnuit să aibă răgaz să scrie şi un roman între etape ar rămâne oarecum plăcut... decepţionat că în hidroavion timpul pare că fuge aşa de iute şi distanţele par atât de mici încât jurnalul său de bord trebue să se reducă doar la câteva rânduri în stil telegrafic.

10 Aug. 15 h. 30 m. decolăm de pe lacul Sut-Ghiol urmăriţi de camarazii noştri din Flotilă de care ne-am despărţit în chip de eroi „in beeng" şi care ne poartă o duioasă şi frăţească grijă. Nu cred că toată lumea cunoaşte dragostea dintre zburători; e ceva sublim atunci când această dragoste are ocazia să se manifeste.

Deşi scăpaţi de grija unui decolaj greu, ne simţim totuş emoţionaţi de grija ce ne-o poartă cei de jos şi peste care virăm acum spre a ne pune în drum.

Avem sub noi coasta, însă nici nu vrem să o vedem şi primul Cap compass, un număr, agăţat cât mai repede de linia de credinţă în chip de cârlig, ne va duce acolo unde vrem. Profităm de trecerea aceasta deasupra coastei ca să luăm o derivă. Vânt aproape de spate, mare agitată. Motoarele merg bine. In urmă am lăsat o ploae, după o oră altă ploae ne ameninţă să ne strice bunătate de calcule de estimă materializate pe hărţile noastre prin linii trase cu „creion moale şi fin ascuţit" dar apăsate şi cu hotărâre, linii bine vizibile chiar piloţilor.

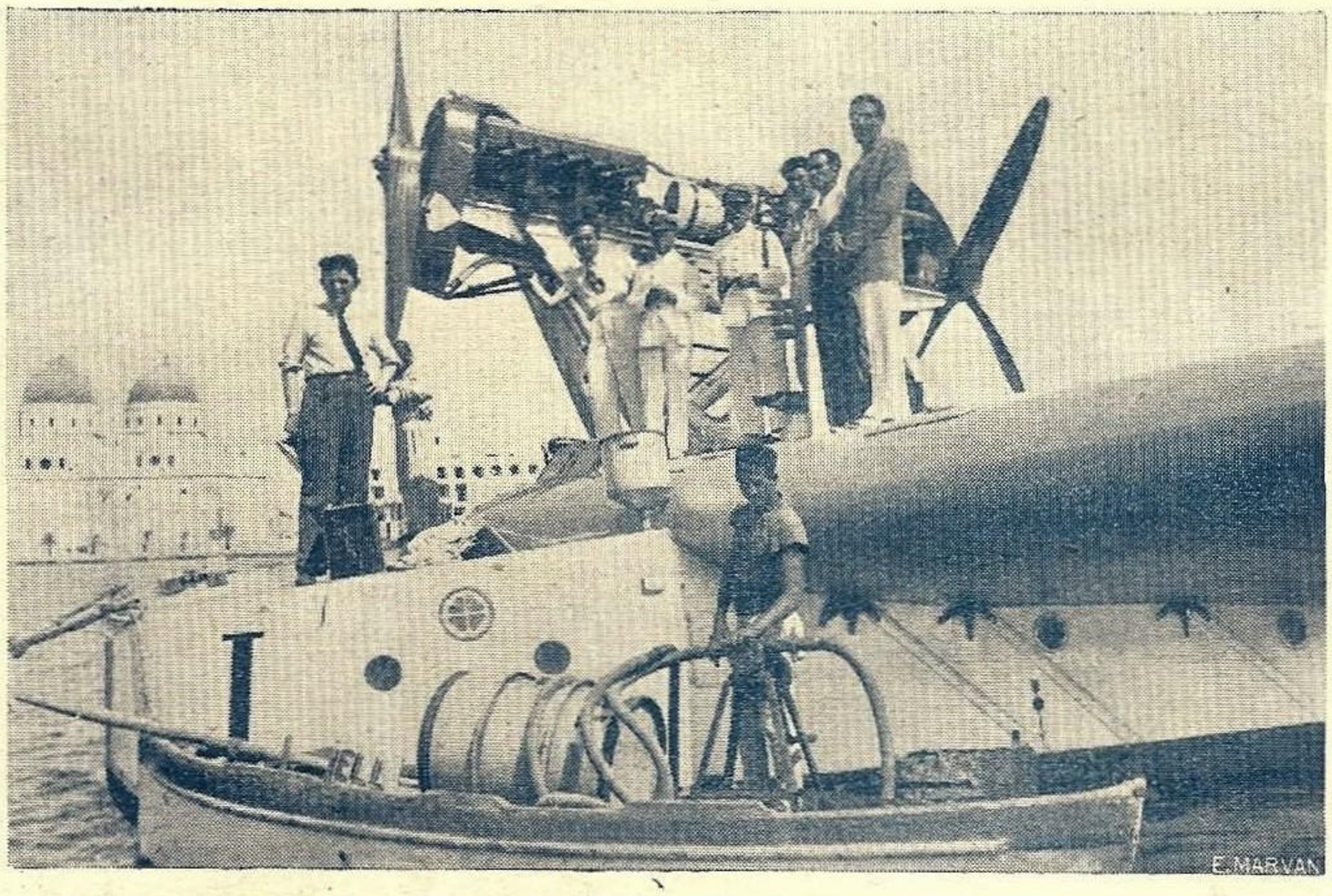
Dela postul nostru de pilotaj vedem pe toţi foarte radioşi de aşa început. Schimbăm telegrame de rigoare cu Marina şi Flotila şi ne simţim parcă porniţi să trecem două Atlantice puse cap la cap. Dar iată coasta. Cădem drept în gura Bosforului, la care ne gândeam cu grijă să nu-l confundăm cu alt punct al coastei. Grija aceasta ne făcuse să luăm vre-o 4 hărţi de detaliu. N'am avut însă nevoe de nici una căci dela 1000 m. Bosforul era acelaş ca pe harta generală de navigaţie.

Pe o vreme excelentă amerizăm, după 2 h. 20 m. de zbor, la Yeşilkioi, lângă Scutari, punct obligat de Turci pentru legiuitul control la bord.

11 Aug. 5 h. pe o vreme şi mare bună decolăm pentru Bengasi. Vânt din spate. Mergem parcă am fi trimotor.

Cu gândul la depărtata coastă africană, insula Marmara şi Galipoli trec pe sub noi grăbite şi peste o oră şi jumătate suntem în plină Egee peste Tenedos. Nici un remou. Marea pare un lac enorm de o frumuseţe rară în toropeala dimineţii cu insulele exact acolo unde „englezul" le-a pus pe hartă. Ne fixăm în Cap compass 210° pe care aveam să-l ţinem până la Bengasi. Aproape de Cap Doro un vapor „migăleşte" exact în drumul nostru spre insula Zea. Rămâne însă în urmă, în acelaş loc, ca o geamandură cu trenă.

Bicocul nostru, un super-vapor, merge legănându-şi uşor ancora



La Bengasi alimentăm aparatul...

fixată în prova care-i dă aere mai mult de vapor decât de aeroplan.

Ca fost marinar am o satisfacţie deosebită să văd cum fuge acest hidroavion cu 160 km. pe oră deasupra apei şi cum acest vast arhipelag defilează atât de repede, încât nu poţi face prea multă geografie.

Ora 9. In stânga se estompează Capul Malea şi insula Ceringo, ultima ce o mai avem în drum şi după care ne angajăm în plină Mediterană. Am câştigat aproape o jumătate de oră până aici. „Carturile" noastre ca piloţi (de două ore) trec repede şi între carturi avem timp să circulăm prin coci, aşa, doar ca să ne aflăm şi în altă treabă.

Vremea mereu frumoasă, marea de un albastru pur, colorează la fel dedesubtul hidroavionului care se ţine la înălţimea agreabilă de 300 m.

La *ora 13* (locală 12) sosim la Bengasi cu o precizie neaşteptată şi cu o oră mai repede (drumul nostru iniţial a suferit două corecturi de derivă dela Cap Doro până aici şi se vede treaba că s'au brodit bune căci deriva s'a luat la valuri şi s'ar fi putut să ne înşele uşor).

In Bengasi facem cunoştinţă cu ceeace se chiamă căldură afri-

cană, +60° la soare. Alimentăm şi decolăm conform programului la 14 h. 30 m. în aceiaş zi.

Mergem la West, tăind Golful Syrtei pentru a ajunge spre seară la Tripoli.

După o oră temperatura apei motoarelor începe să urce peste 80° şi curând atinge 100°, punct critic. Mergem la suprafaţa apei. Surpriză şi decepţie. Un amerisaj forţat poate surveni din minut în minut. Mecanicii luptă să menţină această temperatură pompând continuu apă de rezervă. In aceste condiţiuni penibile de minimă viteză, minimă înălţime şi maximă temperatură la motoare, trecem după 3 ore de Misurata şi după câteva minute suntem avizaţi de mecanici că apa de rezervă atât a motoarelor cât şi a echipajului s'a terminat şi suntem forţaţi să amerisăm imediat la Dzeira, un punct de pescărie, pentru a nu gripa motoarele. Intenţia ce o aveam însă de a continua drumul spre Tripoli cade căci manevra ne-a luat mult timp. Decolăm şi ne adăpostim pentru noapte la Misurata.

A doua zi, *12 Aug.*, facem tot posibilul şi plecăm spre Tripoli unde amerizăm la ora 12; aici putem avea o asistenţă mecanică complectă.

In adevăr era nevoe de schimbat radiatorul şi o serie de piese la motorul posterior, ceeace a necesitat revizuirea la câmpul de aviaţie din Tripoli a motorului posterior şi aducerea din Roma, pe calea aerului, a pieselor de schimb necesare.

Toată această operaţie cu probele necesare ne-a ţintuit în Tripoli 10 zile. Modificăm şi scurtăm itinerariul, pentruca să avem siguranţa înapoerii acasă, motoarele dând semne de oboseală.

23 August 5 h. 30 m. decolăm dela Tripoli spre Atena, prin Syracusa. La ora 8 trecem peste Malta. La 9 h. lăsăm în stânga Syracusa şi ne îndreptăm spre Atena prin Corinth, unde sosim la 15 h. 30 m. amerizând în Phalero Nou.

24 August. La 5 h. 30 m. decolăm dela Atena pe o vreme şi mare bună. Imediat însă ce am ajuns la Cap Doro, am dat pes'e cer acoperit, mare extrem de agitată şi vânt puternic din faţă. Bicocul a devenit o jucărie a remou-urilor greu de stăpânit. Trebuia să cunoaştem Egeea şi pe partea cealaltă deci. Hotărâm să urcăm deasupra norilor cu toată încărcătura ce o aveam. Reuşim şi ne ţinem la 50 m. deasupra lor. Aici remouurile au încetat. Prin perdeaua de nori se vede din când în când dedesuptul nostru marea fierbând ca un infern. O pană acum ar fi o glumă de prost gust. Prefer să mă uit numai deasupra norilor, care se întind într'un strat continuu şi la aceiaşi înălţime. Pe cât de calm şi frumos este aici deasupra norilor pe atâtâ de zburlită e dedesuptul nostru marea şi furtuna.

Intrarea în Dardanele este descoperită şi profităm de ocazie să ne verificăm estima. Cu tot vântul suntem totuş în orar.

Trecem M. Marmara deasupra norilor până aproape de Scutari. Apare Istambul şi odată cu el la aripa noastră un avion de vânătoare turcesc. Ce o fi vrând ? Să ne salute numai, sau să ne invite la un amerisaj ? Ii facem şi noi cu mâna în chip de salut şi dispare spre dreapta. Nu vrea nimic.

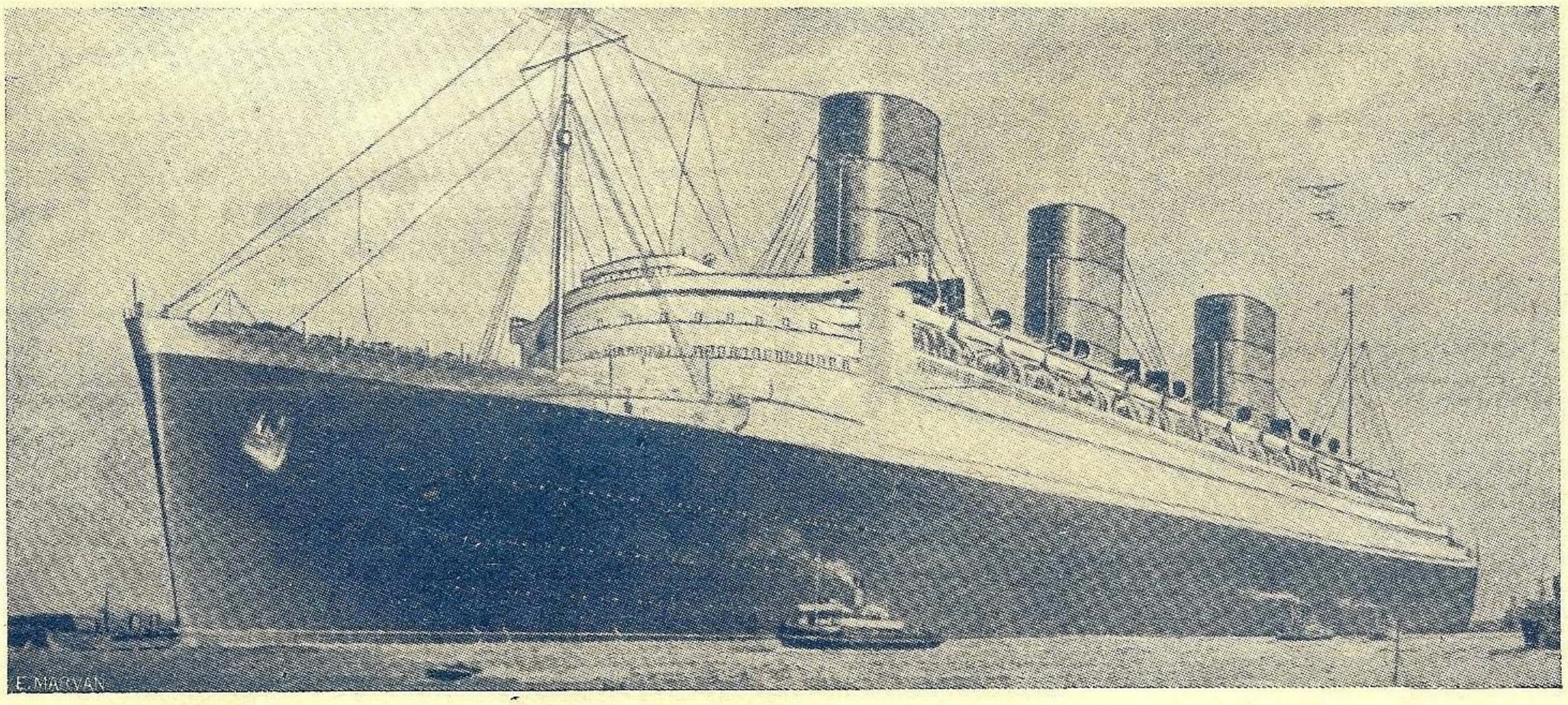
Deasupra Bosforului vântul ne scutură puţin, iar la intrarea în M. Neagră ne aşteaptă o pătură de nori cenuşii, cam dubioşi; urcăm şi ne angajăm deasupra lor spre Constanţa. Prin spărturi se vede marea, destul de agitată, dar nu atât cum era Egeea.

Pătura de noi se termină la Caliacra de unde, până la Constanţa avem un timp superb şi o vizibilitate excelentă.

La 14 h. amerizăm pe Sut Ghiol unde suntem aşteptaţi şi călduros îmbrăţişaţi de aceeaşi camarazi care ne petrecuseră cu grijă la plecare şi lângă care ne regăsim ca la sânul adevăratei noastre familii.

Această despărţire şi revedere după un şir de întâmplări mai mult sau mai puţin dramatice, mi-a dat încă odată ocazia să apreciez sufletul camarazilor mei de toate gradele ce ne aşteptau grijulii şi entuziasmaţi şi să văd cu o stăpânită satisfacţie forţa morală ce ne va repezi mâine la isprăvi belice în această mare pustie şi capricioasă.

Bucuria sosirei, dragostea celor ce ne înconjurau, ne-au răsplătit cu prisosinţă pentru necazurile pe care Destinul chibzuind sau nu, ni le pusese în cale, în acest raid al nostru.



Cum va arăta „Queen Mary" când va fi gata — 1936. (vezi pag. 209).

PAGINA DE INIŢIERE

Manevrele ambarcaţiunilor cu vele

După cum am arătat în articolele precedente, această navigaţie depinde exclusiv de direcţia vântului şi la acelaş vânt, de calităţile proprii fiecărei ambarcaţiuni.

Am arătat cum se navigă dacă vântul nu este favorabil adică dacă bate în direcţia către care vrem să mergem noi şi să reamintim pe scurt ce se întâmplă dacă vântul este contrar.

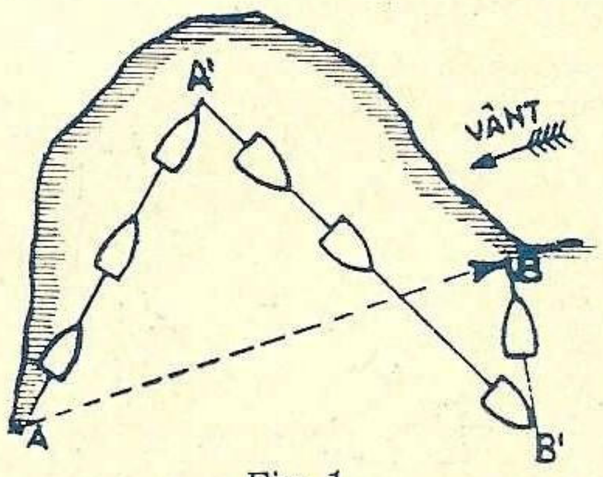


Fig. 1.

Să presupunem că vrem să mergem dela punctul A la B şi că vântul bate dela B spre A (fig. 1); la prima vedere pare un lucru imposibil, însă în cele ce urmează se va vedea că este perfect posibil.

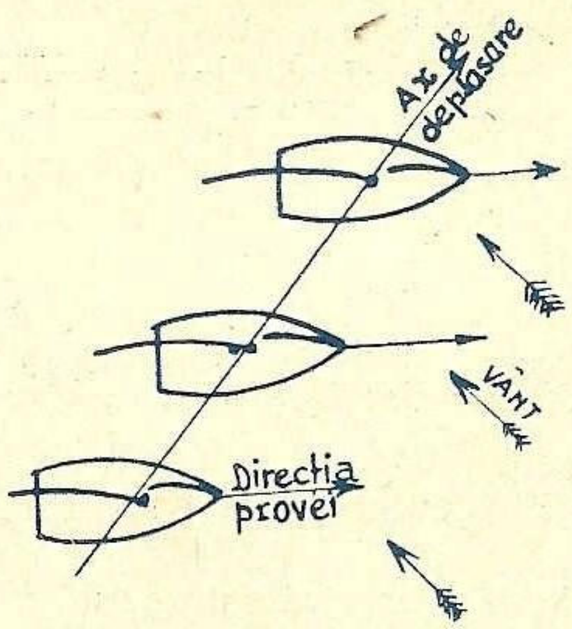


Fig. 2.

Dacă ne reamintim alurile unei ambarcaţiuni, vedem că între aceste alure este şi alura cu vânt de bulină, adică cu vâptul foarte aproape de prova.

La această alură, am arătat că deşi vântul are tendinţa de a deplasa ambarcaţiunea laterale, din cauza formei bărcei şi acţiunei de opunere a derivorului, ambarcaţiunea va progresa

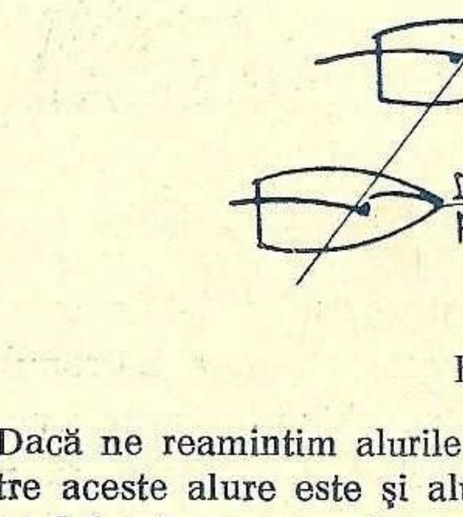


Fig. 3.

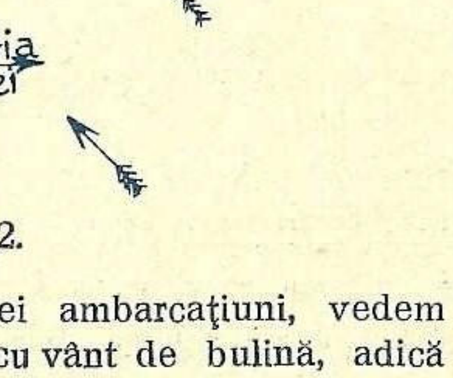


Fig. 4.

în direcţia celei mai mici rezistenţe, adică direcţia provei, deplasându-se în acelaş timp şi lateral (această deplasare se numeşte derivă), astfel că deplasarea va fi cea din figura 2.

Această deplasare va permite ambarcaţiunei să se apropie de punctul B. ca să câştige în vânt, ajungând în punctul A' unde trebue să se întoarcă fiind aproape de uscat.

Va întoarce şi strângând vântul va ajunge la punctul B', unde va întoarce din nou spre a merge la B cu vânt de travers.

Această întoarcere se numeşte *voltă* şi dacă este făcută cu prova spre direcţia vântului, poartă numirea de *voltă în vânt* (fig. 4). Dacă se întoarce prova depărtându-se de direcţia vântului (fig. 3), această întoarcere ia denumirea de voltă *sub vânt.*

Volta în vânt, (fig. 5)

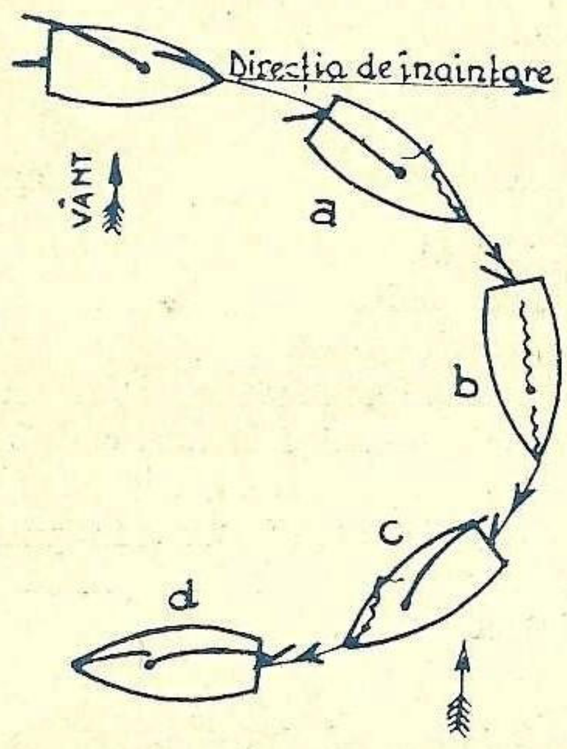


Fig. 5.

Pentru a face volta în vânt se dă comanda:

— *Gata de a face volta în vânt.*

Persoana care este însărcinată cu şcota focului o desface de la tachet, o ţine în mână fără a o fila şi comunică:

— *Gata de a face volta în vânt.*

Şeful cuterului comandă:

— *Fila focul,* persoana de la şcotă filează banda (slăbeşte de tot, fără a-i da drumul din mână).

In acelaş timp, şeful cuterului pune cârma banda (cât se poate) la tribord, trăgând în acelaş timp vela mare la mijloc. Ce se întâmplă cu ambarcaţiunea?

Sub acţiunea cârmei, prova se va întoarce la dreapta, filarea focului va uşura această întoarcere nemai opunând rezistenţă, iar tragerea velei mari la mijloc va ajuta această întoarcere prin rezistenţa ce o opune vântului pupa la stânga, această mişcare va continua până în poziţia b. In această poziţie ambarcaţiunea se întoarce numai sub acţiunea cârmei, atât focul cât şi vela mare flutură.

Cum a trecut puţin mai la dreapta, vela mare se va umfla adică va prinde vânt şi atunci şeful cuterului va da comanda *„Schimbaţi focul"* la care, persoana însărcinată cu şcota din babord o va întinde luând volta (legare la tachet) *d.*

Observaţiuni

Ca volta să reuşească trebue să avem o viteză suficientă pentru ca efectul cârmei să fie bine simţit de cuter.

Dacă strângem vântul mult, deci nu avem o viteză mare de înaintare. înainte de a face volta se vine puţin sub vânt până ce se capătă o viteză mai mare şi apoi se începe volta.

— Când s'a ajuns în pozţţia *b.* dacă cuterul a pierdul prea mult din viteză sau vrem să facem volta mai repcde, atunci

putem ajuta întoarcerea, întinzând şcota focului la babord sau scoţând focul cu mâna în afara babordului. Focul prinzând vânt va ajuta întoarcerea, (fig. 6).

— Se poate că însuşi în poziţia *b* cuterul să fi pierdut complect viteza. Atunci scoţând focul afară ca în fig. 6, cuterul sub acţiunea focului, va începe să meargă înapoi; ca să iasă volta trebue neapărat să se schimbe cârma în babord şi atunci mergând înapoi sub acţiunea focului, şi a cârmei, volta va eşi (fig. 7).

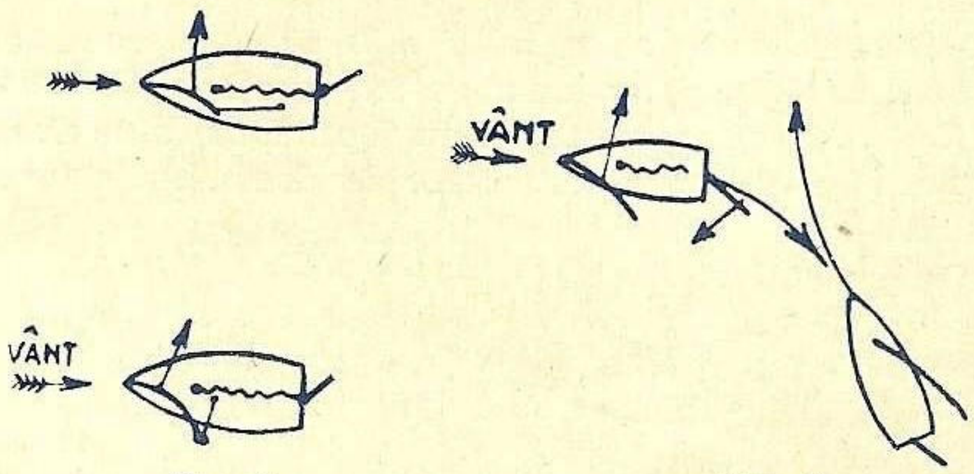


Fig. 6. Fig. 7.

Volta sub vânt. (fig. 8).

Şeful cuterului comandă.

— *Gata de a face volta în vânt:*

Persoana care este însărcinată cu şcota focului o desface de la tachet, o ţine la mână fără însă a o fila şi comunică:

— *Gata pentru a face volta în vânt.*

Şeful cuterului după ce a auzit răspunsul pune cârma banda la babord şi filează vela mare ca să prindă vânt mai mult şi să uşureze întoarcerea.

In momentul când a ajuns în poziţia *b* cu vântul din pupa strânge repede vela mare şi o filează în bordul celălalt.

Apoi comandă: *Schimbaţi focul.*

Volta sub vânt reuşeşte întotdeauna însă e foarte periculoasă pe vânt tare pentrucă odată ajunşi în poziţia *b* dacă n'am tras vela, vântul o aruncă în bordul celălalt putând lovi cu ghiul persoanele care sunt în cuter şi din cauza eforturi, să rupă catargul sau să bandeze cuterul făcându-l să ia apă sau chiar să se răstoarne.

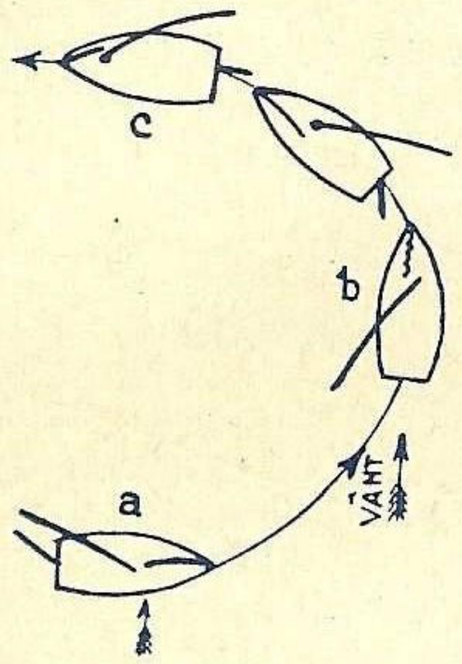
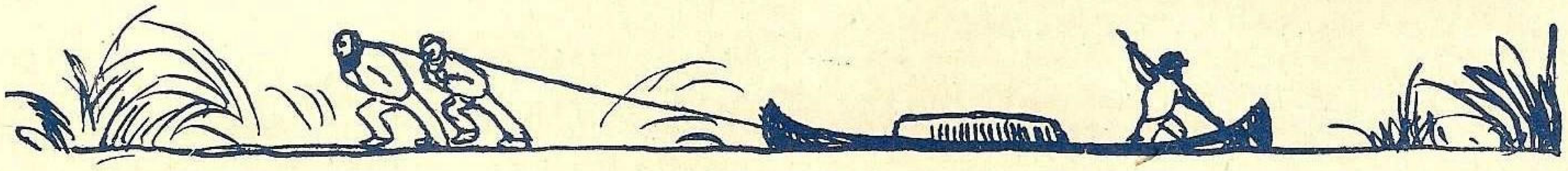


Fig. 8.

Ca atare, volta sub vânt se va face numai cu vânt slab şi numai în caz de nevoie.

Cu volta sub vânt se pierde mult din spaţiul câştigat în vânt aşa că şi din acest punct de vedere nu este recomandabil a o face.

V. V.



Dece mi=e dragă marea

Imi plac călătoriile şi marea. Am făcut înconjurul lumei şi timp de un an am trăit într'o necontenită încântare, iar când stau opt zile departe de mare simt că mă îmbolnăvesc.

Im place şi atribuţia ofiţerului care comandă. Simţi că trebue să fie dibaci şi că trebue să fie bun.

Iubesc vapoarele pentru toate maşinile ingenioase şi aparatele de precizie aflate pe ele, după cum un călăreţ îşi iubeşte calul.

Iubesc pe unii din camarazii mei cari au ideile mele, părerile mele şi vorbesc cinstit.

Im place neprevăzutul, pornirile, graba, furtunile, mesele care se iau după vijelii, sgomotul tunului, farmecul manevrelor, înapoerile neprevăzute, serviciul la bord.

Imi plac marinarii, oameni de treabă, evlavioşi şi veseli, maeştrii, slujitori bătrâni şi devotaţi; comandanţii, cu adevărat oameni de ispravă şi apoi *marea superbă*, afurisită şi totuşi prietenoasă, liniştită şi sălbatică, urâtă şi ademenitoare, marea care este o iubită mai frumoasă decât toate femeile, fiindcă Ea nu înşeală niciodată.

Ofiţerii de marină

Intre noi ofiţerii de marină sunt permise defăimările şi laudele. Criticăm atitudinea pretenţioasă a bătrânului ofiţer superior, şi fanatismul midshipilor nepricepuţi. Criticăm vapoarele ancorate care se învârtesc după curent în jurul lanţurilor.... dar ne dăm seama că iubim pe bătrânii şi tinerii de pe vapoare şi că nu am suferi să fie batjocoriţi în faţa noastră, fiindcă văzând ridicolul aparenţelor, nu uităm *frumuseţea sentimentelor şi măreţia sacrificiilor lor.*

Intre toţi ofiţerii de marină există o camaraderie strânsă care uneşte pe cei tineri de cei în vârstă. Există între ei o încredere pe care n'o veţi întâlni nicăeri. Dragostea celor tineri e plină de respect, iar a celor bătrâni, de prietenie. Nu există cuvinte ca să poată exprima aceasta şi nu vor exista niciodată. *Viaţa nu se poate exprima.*

Se credea că marinarii n'au o viaţă aparte! Au una şi încă pasionată! Plâng, suferă, muncesc! Lor li se datorează perfecţiunile care ne-au permis să avem o flotă convenabilă, flotă care ar fi printre cele dintâi, dacă s'ar fi ţinut seamă şi de părerile lor.

Numai că ei au groază de reclamă, iar ziarele nu vorbesc niciodată despre toate acestea.

DRAMELE MĂRII (9)

Pentrucă staţionarea bricului Bounty *în fermecătoarea insulă Tahiti a făcut ca, pe lângă echipaj, chiar cetitorii să uite începutul dramei, reamintim că:*

Bricul Bounty *fusese trimis de guvernul englez în Tahiti spre a aduce seminţe şi arbuşti de „Pomul Pâinei". Intre comandantul William Bligh şi secundul său Christian isbucneşte un conflict, care ia proporţii destul de grave, din cauza temperamentului impulsiv şi autoritar al comandantului, a cărui asprime provoacă multe nemulţumiri la bord. Un scurt armistiţiu, datorit frumoaselor Tahitiene, a durat cât* Bounty *a stat la ancoră. Conflictul va isbucni mai cu furie odată cu ridicarea ancorei, ajungând la... ceiace se va vedea.*

O SERBARE PE LACUL VAIHIRIA. PLECAREA LUI „BOUNTY". INTÂMPLĂRI DIN LARGUL MĂREI.

„Bounty" se pregătea de plecare; mai multe mii de rădăcini de pomi de toate speciile fuseseră pregătite cu îngrijire pentru transport, de naturalistul şi grădinarul expediţiei. Intregul personal al bordului, ofiţeri şi marinari fusese înştiinţaţi să-şi aranjeze toate afacerile în termen de cinci zile, fiindcă după acest termen nimeni nu va mai scoborî pe uscat, decât în interes de serviciu, *„Bounty"* căutând să profite de cea dintâi adiere favorabilă pentru a ridica ancora.

Noutatea aceasta fu primită cu cea mai mare neplăcere. Farmecul incomparabil al insulei, sedusese ca întotdeauna întregul echipagiu. Mai ales Christian şi cei trei aspiranţi Haywood, Young şi Stewart, nu-şi puteau stăpâni necazul. Când nu erau de serviciu, locuiau în case de bambu, gingaşe şi frumoase, împreună cu tinerele lor taitiene şi în farmecul acestei vieţi, plină de visuri şi dragoste, uitase încetul cu încetul, lângă oacheşele lor tovarăşe şi Anglia şi datoriile lor de ofiţeri. Se temeau de plecare, mai mult decât ceilalţi camarzi ai lor, fiindcă cele patru copile care îi adăposteau de şease luni în cuiburile lor de verdeaţă, printr'o ciudată coincidenţă erau să păstreze o amintire *vie* a trecerei lor.

Dacă William Bligh ar fi putut să le primească demisia, mai mult ca sigur că şi-ar fi dat-o numai pentru a rămâne la Taiti.

Timp de două zile învârtiră în mintea lor, proiectele cele mai nesăbuite; când se gândeau să fugă în vreun colţ ascuns al insulei, unde să aştepte plecarea corăbiei, când se gândeau să se prefacă bolnavi, ceiace putea fi pus în practică de unul singur, însă pentru toţi era un non sens... în cele din urmă, gândindu-se bine şi fiindcă nu vroiau să se expună pedepselor prevăzute de legea engleză pentru dezertori, jurară că, odată ajunşi în Anglia, vor demisiona pe cale legală şi se vor grăbi să se înapoeze în Taiti.

In vremea aceasta ministrul tânărului rege Pomare, invită în numele stăpânului său întregul echipagiu al lui „Bounty" la o serbare pe lacul Vaihiria.

William Bligh silit de aceste împrejurări să-şi prelungească şederea cu încă câteva zile, era gata să refuze, însă se gândi că poate nu ar fi înţelept să se poarte astfel şi revenind asupra primei hotărâri, admise să întârzie plecarea cu încă opt zile.

In ajunul serbărei, care urma să aibă loc după riturile antice, comandantul lui *Bounty,* supunându-se unei porniri rele, folosindu-se de o greşeală neînsemnată a lui Christian în timpul serviciului, care abia dacă merita o observaţie, îi interzise de a mai părăsi corabia, cât timp vor mai rămâne la ţărm.

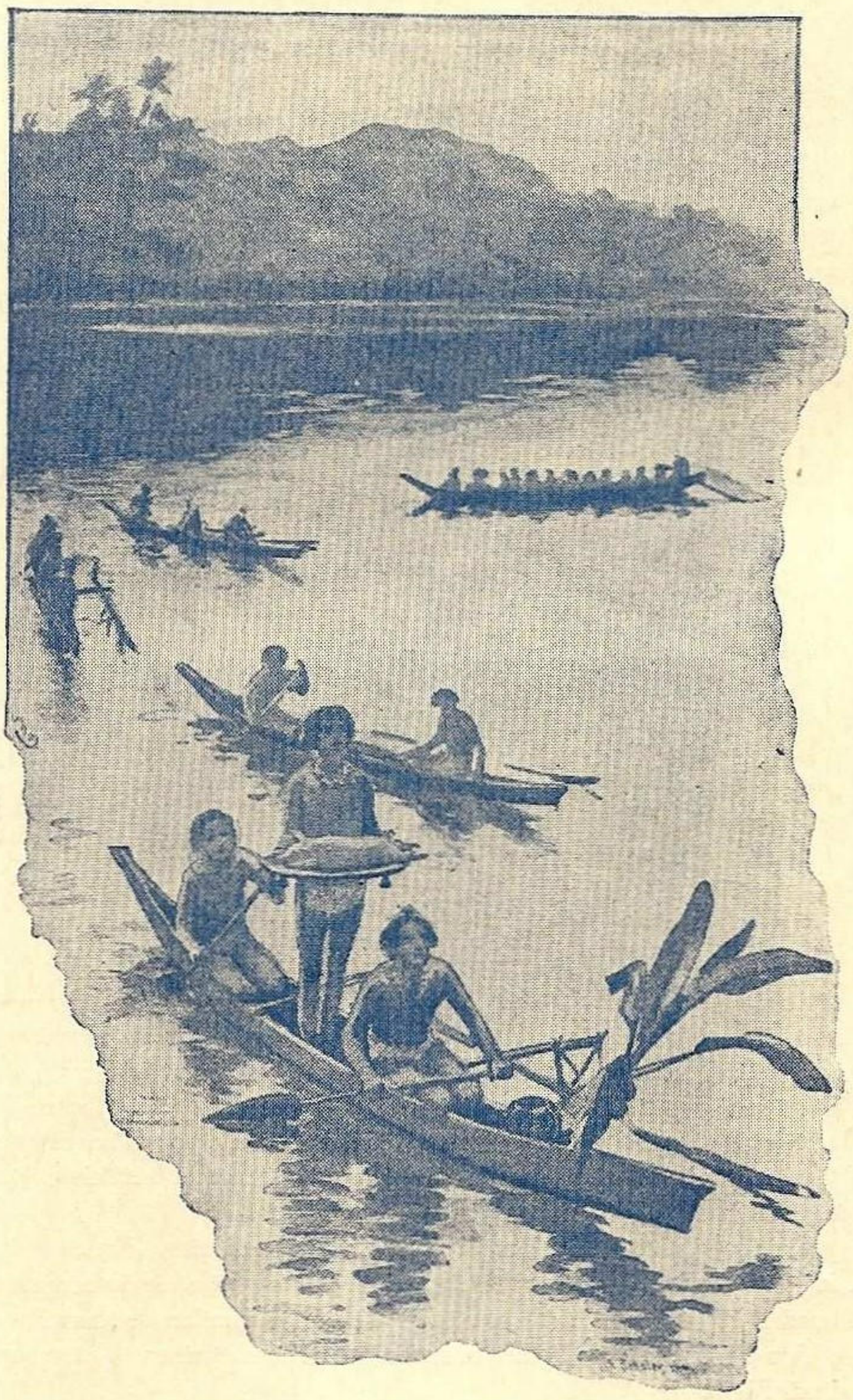
Tânărul ofiţer cu toată mâhnirea ce simţea, nu se împotrivi acestei pedepse nedrepte. Inţelese că William Bligh urmărea să-l impingă la comiterea unei grave indiscipline.

Cu câteva zile înainte de plecare, cunoscând relaţiile dintre Christian şi frumoasa Mohé, Bligh nu-şi putuse înfrâna dorinţa de a-l împiedeca să vadă pe tânăra taitiană, ca să-şi ia rămas bun dela ea.

Christian privi întristat plecarea camarazilor săi şi a lui Bligh pentru măreaţa *amurama* care va avea loc pe malurile lacului Vaihiria. Rămase singur la bord cu secundul Edward şi vre-o opt marinari.

Toată ziua fu chinuit de gândul că Mohé se va duce la serbare fără el şi aştepta cu nerăbdare apusul soarelui.

După masa de seară a echipagiului, sta rezemat la pupa, cu pri-



Primirea lui „Bounty" la Tahiti

virea aţintită spre malul depărtat abea de o aruncătură de puşcă; Eduard, căruia Bligh îi încredinţase comanda vasului pentru cinci şease zile cât urma să ţie lipsa lui, înţelese preocuparea lui Christan şi planurile ce le frământa şi pentru a nu fi nevoit să facă raport contra prietenului său dacă l'ar pune în execuţie, scoborî în cabina lui.

După câteva clipe Christian zări, cu toată întunecimea nopţei, un punct negru care părea că se desprinde de la mal; inima lui bătea cu putere văzându-l că se îndreaptă spre Bounty; zări peste puţin timp o pirogă, care aluneca pe apă fără sgomot şi după un timp oarecare mica luntre se opri la tribord şi din ea se ridică un glas melodios:

— Titani ! — Titani !... era Mohé care striga pe Christian în dialectul Mahori. [1]).

Tânărul tresări şi privi în jurul lui ; puntea era goală şi sărind peste bord se lăsă să alunece cu ajutorul unei frânghii în pirogă.

In clipa când luntrea se deslipea de coasta vasului, îndreptându-se spre mal, Christian auzi un glas care-i spunea, prefăcându-şi cât mai mult accentul.

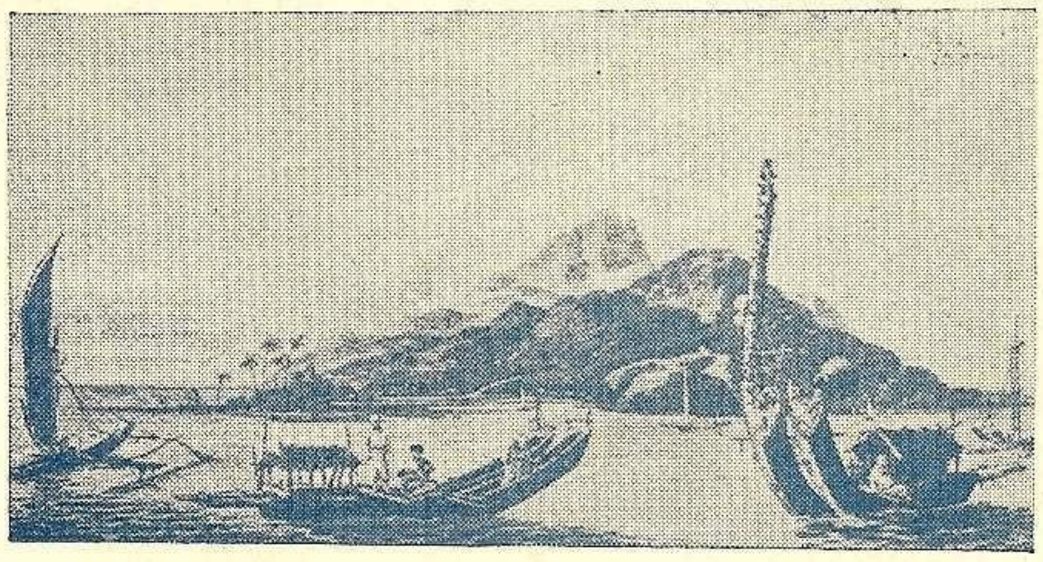
— Caută să te întorci în zori !

Era Eduard, care rezimat de fereastra cabinei lui, nu pierduse nimic din scena care se petrecuse şi ţinea să dea prietenului său un sfat înţelepţesc.

— Mulţumesc, răspunse Christian pe acelaş ton şi piroga se îndepărtă liniştită... cei doi îndrăgostiţi se îndreptară spre golful Tanoa unde casa lor se afla ascunsă printre Tamanuşi şi abanoşii înfloriţi... marea era liniştită şi abea dacă se auzea vuetul valurilor care treceau peste stâncile de mărgean ce înconjurau insula.

Ici şi colo câţiva pescari bătrâni, pe care serbarea nu-i atrăsese, se plimbau cu o torţă într'o mână şi o lance în cealaltă peste polipii pietroşi, ieşiţi la suprafaţă din fundul Oceanului, isbind cu lancea în peştii pe care lumina îi scotea la suprafaţă.

Nimic nu egalează splendoarea acestor nopţi ale Tropicelor, din emisfera Australă. In mijlocul buchetelor de verdeaţă, care presară Pacificul, adierea răcoroasă a serii abea face să fâlfâe vârful pal-



O privelişte din minunata insulă Tahiti.

mierilor, dar în deajuns ca să învălue întreaga insulă într'o mireazmă delicios parfumată cu mirosuri de portocali şi alte mirodenii ale munţilor ; e clipa când se trezeşte totul în natură în loc să se gândească la odihnă ; păsările care s'au adăpostit de căldura zilei în colţişoarele cele mai ascunse, ciripesc pe toate ramurile, florile se înalţă pe tulpinele veştede şi din toate boschetele ţâşnesc râsete şi cântece care nu se opresc decât la întâiele picături de rouă

Cam pe la patru de dimineaţă luntrea se desprinse din nou de la ţărm şi Christian, condus de tânăra lui tovarăşe, se întorcea la bordul lui Bounty, fără să atragă atenţia oamenilor de cuart.

Aşa se petrecu în fiecare seară şi în fiecare dimineaţă, cât timp lipsi Bligh.

Chiar a doua zi după înapoerea lui, dădu ordin să se ridice ancora şi profitând de o adiere a vântului din spre Sud-Vest, vasul ieşi fără greutatea din canalul Papeete şi întinzându-şi pânzele pentru a trece prin strâmtoarea formată de cele două insule Taiti şi Morea, se îndreptă spre sud, pentru a prinde vânturile alizee.

Serbarea dată de rege comandantului englez fusese splendidă. Cuptoarele canace fumegase cinci zile în jurul lacului, vinul de portocale cursese din belşug şi în fiecare seară la lumina torţelor care se oglindeau în lac, răspândind colorăţiuni fantastice, două sau trei sute de fete tinere, alese dintre cele mai frumoase, mai tinere şi mai talentate, executase vechiul dans *upaupe,* care este cântecul dragostei la Polinezieni.

Bligh avu motive să se căiască de a fi permis oamenilor lui să ia parte la acele saturnale, care aminteau în multe privinţe serbările antice din vechea Grecie, Egipt şi India. Amintirea lor contribui mult ca să uşureze complotul al cărui suflet urma să fie Christian. Putem spune că părăsind Taiti, erau toţi stăpâniţi de o singură dorinţă: să se înapoieze cât mai curând.

Totuşi dela această dorinţă până la catastrofa care puse capăt acestei călătorii era încă mare distanţă şi dacă Bligh, al cărui caracter se înrăise, nu şi-ar fi dat osteneala să facă să apese asupra lor străşnicia celei mai despotice autorităţi, atât asupra marinarilor ca şi asupra ofiţerilor, mai mult ca sigur că voiajul s'ar fi terminat cu bine.

Aflând indirect prin maestrul Cott de la bord, felul în care Christian se ducea la ţărm, se înfurie peste măsură, manifestându-se prin jigniri cu atât mai numeroase cu cât nu putea lovi oficial în Christian pentru această lipsă de disciplină.

Incercase să ceară maestrului un raport în privinţa ieşirilor colegului său, însă nu putuse obţine alt răspuns decât acesta :

— Ştiţi tot aşa de bine ca mine Domnule Comandant, că ofiţerul acesta a semnat întotdeauna regulat jurnalul de bord în ceasurile când era silit de regulament să facă act de prezenţă pe punte.

— Totuşi domnule, şeful bucătar...

— De ce nu cereţi atunci bucătarului nostru să facă un raport, îl întrerupse cu amărăciune Christian, care trecând pe acolo surprinsese ultimele cuvinte.

— Te voi trimite în judecata consiliului de disciplină, când vom ajunge la Plymyouth, exclamă Bligh.

Maestrul văzând ce întorsătură luau lucrurile, dădu bir cu fugiţii, pentru a nu fi nevoit, dacă s'ar întâmpla ceva, să-şi acuze prietenul.

Christian asvârli o ochire în jurul lui şi văzând că nu putea fi auzit de nimeni, se apropie de comandant şi-i spuse încruntat :

— Pricep unde vrei să mă vezi Bligh ; am jurat însă că nu mă vei scoate din răbdare, îţi păstrez altă satisfacţie... Ajungând, întâia mea grije va fi să mi se primească demisia de Majestatea Sa şi atunci...

— Atunci, insistă Bligh.

— Atunci, urmă Christian, nu-mi va mai rămâne decât să pedepsesc pe un caraghios ca tine.

— Mizerabile ! ţipă sub insultă comandantul lui Bonuty şi ridică mâna asupra vechiului său prieten.

— Pentru Dumnezeu Bligh, făcu Christian tremurând, cu mâna pe mânerul sabiei, nu te apropia, sau te ucid...

Cei doi bărbaţi tăcură câteva clipe, pe urmă, ca împinşi de acelaş gând, îşi întoarseră repede spatele ; în situaţia în care se aflau, era lucrul cel mai bun ce-l aveau de făcut.

— Stăpâneşte-te Christian, spuse Edward tânărului care se duse să-l întâlnească la prova. In Anglia nu ajungem decât peste zece luni şi mă tem ca până atunci să nu ţi se întâmple vreo nenorocire.

— Cum poate cineva abuza până 'ntr'atât de autoritatea lui !...

— Fie, dragul meu, însă după cum vezi şi cu noi se poartă la fel.

— Ai dreptate, însă ceeace faţă de voi e severitate, faţă de mine e mişelie.. s'ar spune că amintirea vechei noastre prietenii nu face decât să-i aţâţe ura.

— Nu uita niciodată ceeace-ţi spun, zise maestrul prietenului său, părăsindu-l ca să-şi ia quartul în primire... cea mai mică uitare a datoriei îţi va periclita ori cinstea ori viaţa.

— M'am săturat, accentuă Christian cu un ton hotărât, trebue să se sfârşească...

Insă vorbele luate de adierea vântului nu mai ajunseră până la urechile maestrului care se depărtă.

---

[1]) Limba Polineziei. Indigenii supun toate numele Europene modificărei linguistice a idiomelor lor.

II

PREMERGATORUL LUI ROBINSON. ANGLIA ŞI FRANŢA IN OCEANIA.

„Bounty" naviga atunci spre Sud pe arhipelagul Prietenilor cu capul pe insula Tofoo pe care căpitanul dorea s'o cerceteze cu deamănuntul în trecere.

Colţişorul acesta de pământ fusese, cu câţiva ani înainte, teatrul unei întâmplări ciudate, care a servit de subiect lui Daniel de Foe şi scriitorilor tuturor naţiunilor care l'au imitat.

Un marinar irlandez, — Patrick — după nume, care se afla la bordul unei corăbii, sări în apă în apropiere de Tofoo, înotând până la mal.

Fiind un mare ticălos, căpitanul în loc să-l urmărească, se arătă încântat că a scăpat de el.

Patrick, care înainte de a se arunca în apă avea planurile lui, legase de o scândură un sac plin cu tot felul de grăunţe, pe care o trase după el când se îndreptă spre Tofoo.

Ajungând la mal, înconjură insula şi se stabili într'o vale, care putea să aibă aproape două hectare de pământ bun de cultivat. Reuşi să dobândească cantităţi mari de cartofi şi legume, pe care le vându sau schimbă cu luntraşii care treceau prin paraginele acelea.

Exteriorul acestui om, spune căpitanul Porter, din marina Statelor Unite, care a avut prilejul să-l vadă adeseori, este cât se poate de respingător. Abea dacă-şi ascundea goliciunea cu ajutorul câtorva sdrenţe, şi era plin de insecte. Cu părul roşu şi încâlcit, pielea arsă de soare, membrele păroase, cu obiceiuri sălbatice şi respingătoare, avea mai curând înfăţişarea unui monstru decât a unui om.

Timp de câţiva ani, fiinţa aceasta mizerabilă trăi singură în insula aceia pustie fără altă dorinţă aparentă decât aceia de a-şi procura destul rachiu pentru a fi mereu ameţit. Atunci îşi părăsea coliba, ascunzându-se în vreun colţ al văei, unde-şi îngropa licoarea preţioasă, bând până la nesimţire. Starea aceasta ţinea până când sfârşea proviziile.

Ajunsese la ultima expresie a înjosirei omeneşti, ne mai fiind nici o deosebire între el şi broaştele ţestoase, sau alte animale din insulă, decât pasiunea sa neînfrânată pentru băutură şi cruzime.

Totuşi, omul acesta, aşa degradat şi aşa nenorocit cum părea, urmărind planuri măreţe de ambiţie, îşi istovi energia ca să le execute şi se pricepu să silească pe unii din marinarii dezertori care se aciuiseră în insulă, să-l urmeze în întreprinderile lui.

Avea o puşcă veche, cu o cantitate neînsemnată de praf şi gloanţe, provenită din schimburi şi probabil posesia acestei arme trezi ambiţii în sufletul lui, proclamându-se cu îngâmfare, cu ajutorul detunăturilor şi a paharelor de rachiu, suveranul insulei pe care o locuia singur. Peste puţin timp simţi nevoia să-şi încerce autoritatea asupra celei dintâi fiinţe omeneşti întâlnite în calea lui.

Intâmplarea voi ca să fie un negru, care slujea pe o şalupă, aparţinând unui vapor american, ce se oprise nu departe de insulă pentru a-şi procura apă proaspătă.

Patrick se îndreptă spre locul unde se oprise şalupa, înarmat cu puşca, tovarăşea lui nedespărţită şi porunci negrului să-l urmeze şi la împotrivirea acestuia ochi şi trase. Din fericire arma nu luă foc, însă negrul speriindu-se se hotărî să-l urmeze.

Atunci Patrick îşi luă puşca pe umăr şi apucă înainte. Pe când urcau împreună în munţi declară cu mândrie negrului că devenise sclavul lui, că de aci înainte va munci pentru el şi că felul bun sau rău cum se va purta cu el în viitor, depinde numai de ascultarea lui.

In momentul când se pregăteau să pătrundă într'o trecătoare strâmtă, negrul văzând că Patrick nu se fereşte, îl cuprinse în braţe şi asvârlindu-l la pământ îi legă mâinile la spate îl luă în spinare şi-l duse la şalupă, transportându-l la bordul vasului, când se întoarseră oamenii echipagiului.

Căpitanul vaporului englez condamnă pe Patrick să fie biciuit pe punte. După executarea sentinţei fu dus la mal şi pus în fiare de englezi. Aceştia îl siliră să le arăte locul unde ţinea ascunşi cei câţiva dolari proveniţi din vânzarea cartofilor şi a celorlalte legume şi îi luară.

Insă pe când aceste brute erau ocupate să-i dărâme coliba şi să-i distrugă grădina, ca şi cum loviturile de biciu nu-i ajunsese, nenorocitul reuşi să scape în interiorul insulei, ascunzându-se până la plecarea vasului.

Atunci ieşi din ascunzătoarea lui şi cu ajutorul unei pile vechi pe care o înţepeni în crăpătura unui copac, reuşi să scape de cătuşe.

Mintea lui plănuia proiecte sinistre de răsbunare, însă îşi ascunse intenţiile celor care veneau să se aprovizioneze în insule cu legume proaspete. Din când în când, cu ajutorul porţiilor duble de rachiu, îmbăta marinarii până la nesimţire, transportându-i în interiorul insulei unde-i ascundea până la plecarea vaporului căruia aparţineau. Fiindcă atunci atârnau numai de el, consimţeau să se supue poruncilor lui. In felul acesta reuşi să capete patru tovarăşi şi lucru extraordinar, cu toate că era cel mai rău dintre tirani, oamenii aceştia, nu s'ar fi asociat între ei ca să se scape de el.

Incercă să-şi procure şi puşti, pentru a-şi înarma oamenii, însă dintr'un motiv sau altul, nu găsi nici un vapor care să-i vândă.

Se presupune că Patrick luându-şi în serios noua situaţie de suveran despot, visa să-şi consacre autoritatea prin cuceriri. Scopul său era să atragă în insulă, echipagiul vreunei corăbii, să-l masacreze pentru a pune mâna pe vas. Şi-ar fi putut îndeplini atunci visul, de a căuta femei pentru supuşii săi şi augusta lui persoană, şi să colonizeze regatul...

CRONICA

Paquebotul englez „Queen Mary"

La 26 Sept. a fost lansat la *Glagow* de către şantierele *Clyde bank* giganticul pachebot englez al Societăţei *Cunard-White Star Line* cunoscut până la lansare sub numele *Cunarder No. 534.*

Lansarea a avut loc în faţa a circa 200.000 de persoane care au rămas în aşteptare câteva ore sub o ploae torenţială ca să vadă un spectacol care nu a durat decât un minut, pentrucă numai exact 60 secunde a trecut dela plecarea navei de pe cală şi oprirea ei în apă.

Deasemeni suveranii Angliei au luat parte, regina fiind naşa vaporului.

Cititorii noştri au mai avut ocaziunea să găsească imformaţiuni relativ la construcţia acestui vas în revistele noastre anterioare.

Dăm acum un mic istoric şi câteva date ale acestui vas.

Orgoliul Britanic suferise mult în ultimii ani din cauza pierderei „Panglicei Albastre" simbolul vitezei în traversarea Atlanticului de Nord. Alte state, (Germania şi Italia) pusese pe aceste linii nave mult mai luxoase, rapide, mai mari (Bremen, Europa, Conte di Savoia şi Rex) care întruchipau ultimul cuvânt de atunci al technicei construcţiilor navale.

Nevoia de înlocuire a tonajului de mari pachegoate vechi, care să facă faţă concurenţii străine, ca şi nevoia de reabilitare a prestigiului şi de reafirmare a orgoliului britanic, au condus la punerea în construcţie în primăvara lui 1929 a acestui colos al oceanelor care trebuia să fie cel mai mare şi mai rapid pachebot al lumei.

In Decembrie 1930 a început construcţia lui de către societatea *Cunard Line* sub numele de *Cunarder No. 534.*

Intervine criza economică mondială care începe să sdruncine temeliile multor mari societăţi. Se resimte de această criză şi *Cunard Line* care este nevoită în Dec. 1931 să întrerupă lucrările.

Intre timp în Franţa începuse lucrările unui pachebot de dimensiuni similare la *Normandie.*

Societatea *Cunard* ca să facă faţă dificultăţilor şi ca să poată obţine şi ajutorul financiar al Statului fuzionează cu *White-Star Line.* Construcţia reîncepe în Martie 1934 într'un tempo rapid încât se crede că în Mai 1936 va putea face prima traversare a Atlanticului.

Acest vas este prevăzut că va avea 73.000 tone. E momentul să reamintim că şi pentru Normandie în Franţa, se prevăzuse un tonaj mai mic ca cel pe care-l va avea când va intra în serviciu (75.000).

Desigur că acelaş lucru se va întâmpla şi cu fostul No. 534. Lungimea sa este 1018 picioare. (La Normandie 1029 picioare). O clasificare în ceeace priveşte lungimea între aceste 2 pacheboate nu s'ar putea face pentrucă dacă la Normandie lungimea dintre cele 2 capete ale punţei e mai mare, la pachebotul englez e mai mare lungimea la linia de plutire. Inălţimea dela chilă până la mărul catargului va fi de 77 m. S'au întrebuinţat circa 10 milioane de nituri care dacă s'ar pune cap în cap ar da o lungime de circa 600 km.

La construcţia sa au lucrat 10.000 lucrători. Acest număr reprezintă lucrătorii care lucrau în interiorul şi exteriorul cocăi, precum şi cei din şantierele Clydebank. Dacă se are în vedere şi industriile particulare care au lucrat diferite aparate, mobilier, lucruri, obiecte, etc., s'ar putea spune ca construcţia acestui colos a dat pâine la 250.000 de muncitori.

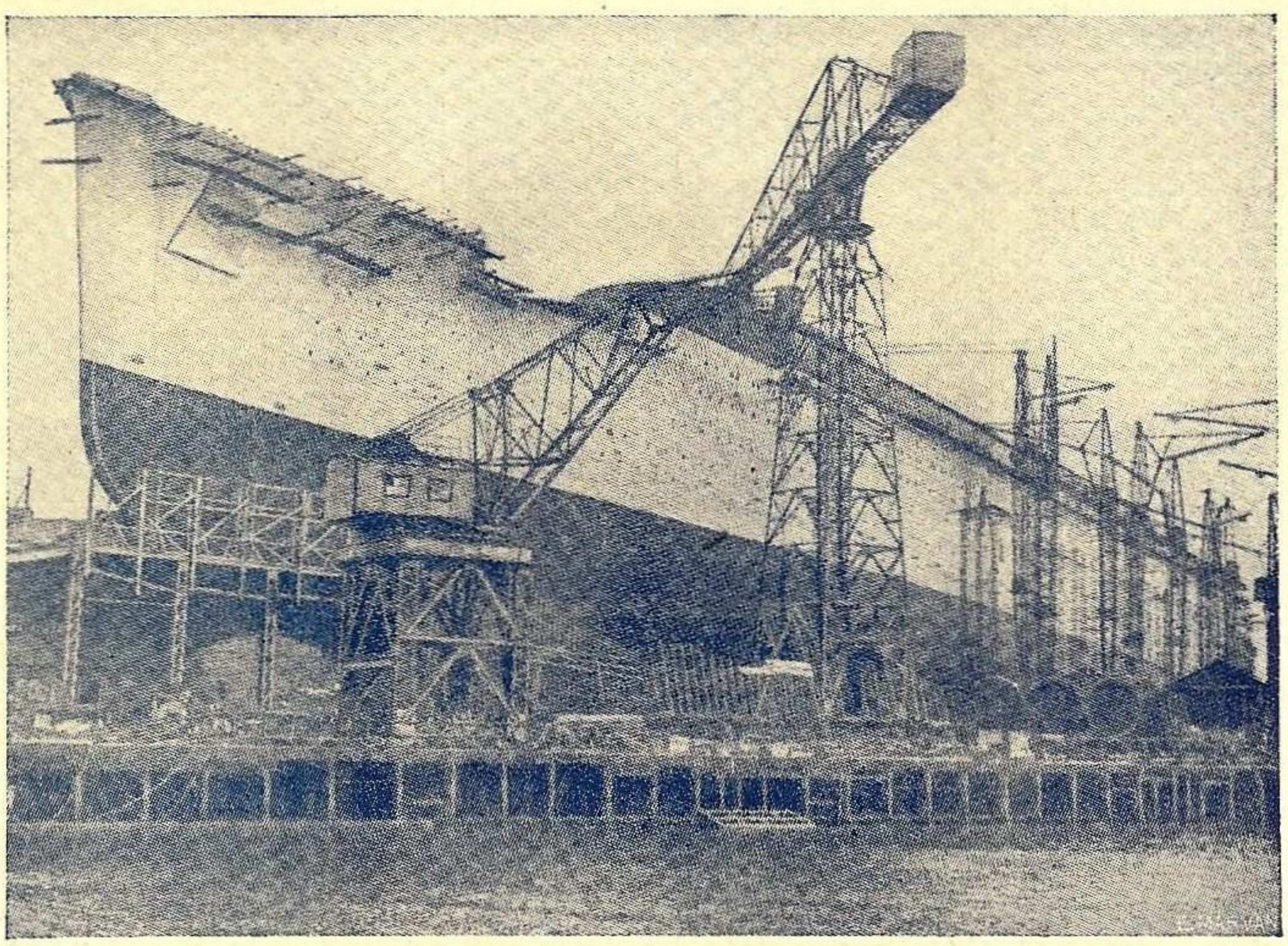
Va putea duce cu el 5000 persoane, adică 3500 pasageri şi 1500 oameni de echipaj.

Acest oraş plutitor cu 12 punţi din care puntea inferioară de promenadă are 247 m. va avea în el magazine, biserică, cinema, piscine, terenuri de tennis şi alte jocuri, săli de gimnastică.

Un număr foarte mare de compartimente etanşe, sunt menite să mărească siguranţa navei.

Deasemeni vasul are funduri duble în care-şi găsesc depozit mii de tone de combustibil, apă dulce, lest, şi care sporesc siguranţa vasului.

200.000 H. P. se speră că vor da navel 30—32 noduri viteză



Pachebotul englez *Cunarder No. 534* aşteaptă să fie lansat.

(pentru Normandie se prevăzuse 28 noduri, dar se crede că i se va spori). 27 căldări care vor arde păcură vor furniza vapori pentru mişcarea celor 4 elici care cântăresc 35 tone fiecare, cu diametru de 6 m.

Pentru transportul elicelor dela un vapor ce le-a adus dela uzină, spre şantier s'au făcut nişte platforme speciale pe 8 roţi, remorcate de tractoare.

Transportul s'a făcut noaptea suspendându-se circulaţia pe şosea.

Cârma cântăreşte 140 tone ; e cea mai mare ce s'a construit până azi şi a fost necesare câteva săptămâni pentru a o monta. Ancora de circa 5 metri lungime şi 3 metri deschiderea ghiarelor are circa 18 tone.

Lanţul ancorelor e format din zale care au axa mică de circa 20 cm. cântărind în total 146 tone circa Lungimea lanţurilor şi

parâmelor ce vor servi la ancorarea şi amararea obişnuită a vasului, va atinge aproape 8 km.

2000 de hublouri şi ferestre vor lăsa să pătrundă lumina soarelui în vas.

Instalaţiunile şi ambarcaţiunile de salvare sunt la maximum perfecţionate.

O barcă poate lua 140 persoane.

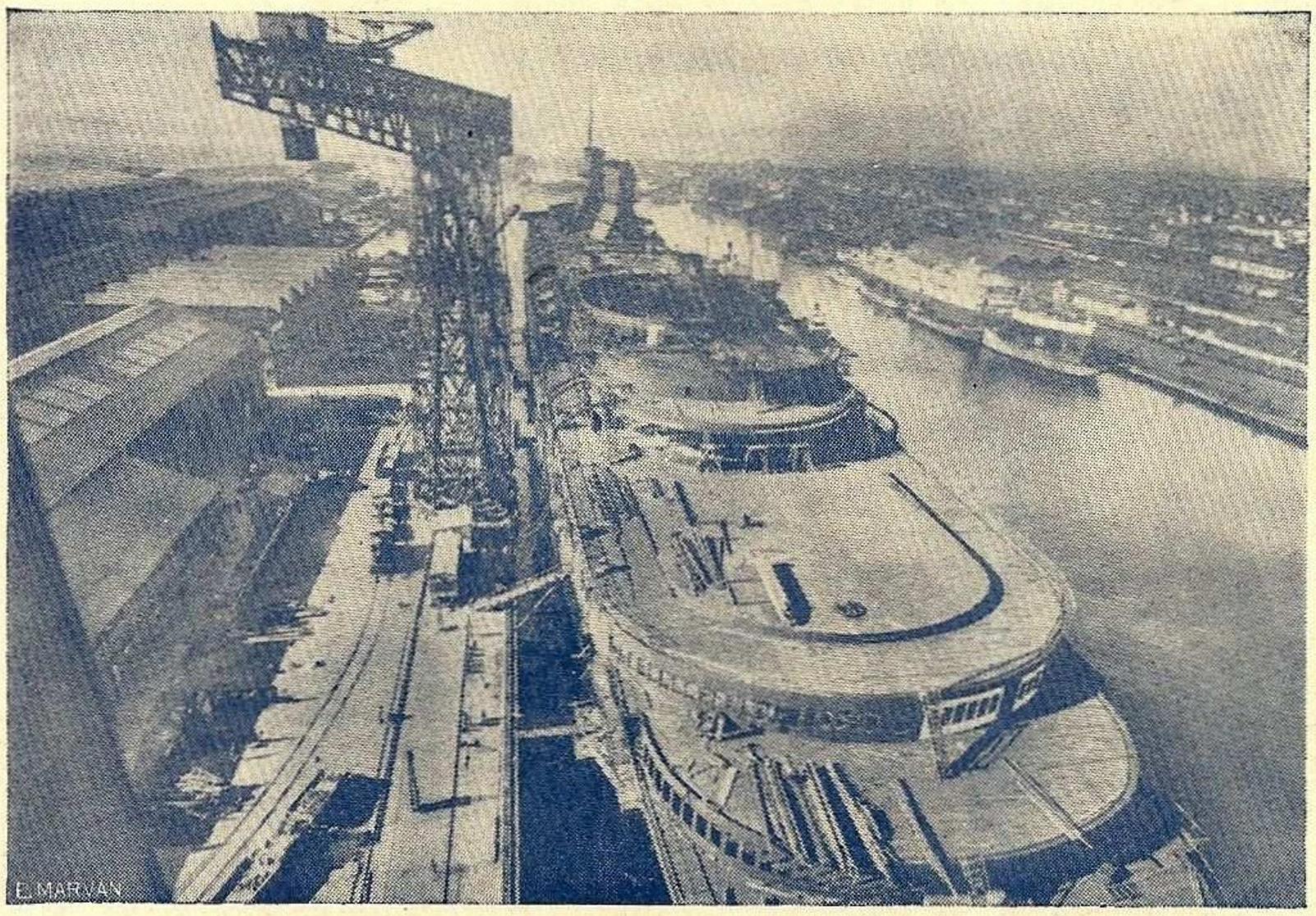
La New-York se vor construi diguri speciale la care va putea acosta.

Invăţămintele trase de pe urma incendiilor lui *Atlantiquc, Phillippar, Morro-Castle* au condus la tot felul de perfecţionări pentru prevenirea şi localizarea incendiilor.

Este interesant felul cum a avut loc lansarea. In Franţa pentru lansarea lui Normandie s'au luat măsurile de siguranţă cele mai mari.

In Anglia nu s'au luat alte măsuri excepţionale decât cele pe care calculele le scosese pentru tonajul respectiv.

Când regina Angliei, a apăsat pe un buton şi sticla de vin de Australia s'a spart de prova în timp ce regina rostea „Te botez *Queen Mary,* colosul a pornit-o spre apă cu 4,60 m./secundă fără



Stadiul lucrărilor pachebotului francez la *Normandie*.

nici un incident.

Spre lauda inginerilor englezi totul a decurs în perfectă regulă. Greutatea corpului la lansare a fost 40.000 tone (la Normandie 28.000) .

Lansarea a fost cinematografiată ca să rămână document pentru lansarea viitorului colos plănuit; deasemea totul a fost radiodifuzat.

Aşa cum a mai arăătat şi în No. 2—3 pag. 49, fără ajutorul statului nava aceasta nu s'ar fi putut termina.

In discursul pe care l'a ţinut la lansare preşedintele societăţii Cunard-White Star Line şi directorul şantierelor ,aceştia au anunţat apropiata punere pe şantier a unui al doilea vas de acelaş tip. Contractul dintre această Societate şi guvernul englez prevede chiar, posibilitatea unui nou împrumut de 5 milioane lire pentru un al doilea vas.

Costul prevăzut pentru acest colos este de circa 6 milioane lire sterline.

Relativ la aceasta, forurile maritime sunt mult preocupate, unii susţinând necesitatea, alţii aventura în care s'ar lansa societatea.

America, iubitoare de orce superlativ — cel mai mare, cel mai rapid, cel mai sigur, etc. — nu-şi va spune şi ea cuvântul ?

Mirth

Regulamentul vasului de piraţi „Le Sans Quartier" comandat de Jean Thomas du Lain. *Laus Deo (Laudă lui Dumnezeu)*

Art. 1. — Noi, subsemnaţii, primim şi recunoaştem drept bun căpitan al nostru pe d-l Jean Thomas du Lain în condiţiile următoare :

Dacă unul din noi nu l'ar asculta în tot ce va ordona pentru utilitatea şi serviciul confraţilor săi, îi va fi permis să-l pedepsească după vina lui, sau să-şi decline competinţa în favoarea celor mai multe voturi.

Art. 2. — Ca locotenent recunoaştem pe d-l Antoine Durand de Lion, care va avea grijă de cufărul cu aur şi argint şi îi va fi permis să meargă la bordul prizelor pentru a'şi da seama de conţinutul şi caricul lor.

Art. 3, 4, 5 ilizibile. Şterse de apa de mare.

Art. 6. — In caz de ceartă între doi confraţi, acela care se va dovedi că nu a avut dreptate, va fi iertat pentru prima oară, dar în caz de recidivă va fi legat de un tun şi va primi dela fiecare o lovitură de funie.

Art. 7. — Acei dintre noi şi dintre ofiţeri, care se vor îmbăta până la a'şi pierde raţiunea, vor fi pentru prima dată legaţi de tun şi vor primi ca mai sus, o lovitură dela fiecare.

Art. 8. — Noi toţi convenim, de comun acord, că acei ce vor merge pe bordul prizelor vor asculta de ofiţerii lor fără a face vre-o stricăciune şi tot ce va fi prădat de noi va fi adus la piciorul marelui catarg pentru a fi distribuit de către ofiţeri, la fiecare câte unul în părţi egale. Acela dintre noi care va urca la bordul corsarului, venind dela bordul prizelor, va fi cercetat în prezenţa unui ofiţer şi oricine va avea asupra lui, valoarea a patru reali, fără a-i declara, va avea capul fărâmat pe loc.

Nu va fi permis nici unuia din noi să schimbe vre-o haină pe bordul prizelor decât din necesitate şi cu consimţământul ofiţerilor, sub pedeapsa de a primi, legat de tun, pedepsele menţionate mai sus.

Art. 9. — Acela dintre noi care va fura altuia ceva, va fi obligat să-l restitue şi în urmă va fi legat de tun pentru a primi dela fiecare o lovitură, drept pedeapsă a acestui furt.

Art. 10. — In ceeace priveşte prizele ce se vor preda de bună voie, fără rezistenţă, e oprit tuturor de a le distruge în vreun mod oarecare, exceptând pe Spanioli.

Art. 11. — In ceeace priveşte pe fraţii noştrii răniţi sau schilodiţi, ne obligăm de comun acord să le dăm cele necesare făcând să fie bine trataţi de doctori şi între altele vor avea parte de pradă ca şi ceilalţi.

Art. 12. — Oricine ar fi de veghe şi va dormi în această funcţiune ,fără să prevină pe ofiţerul de cart, va fi legat de un tun, pentru prima dată, pentru a primi dela fiecare o lovitură, iar în caz de recidivă va avea capul sfărâmat. Ii va fi totuşi permis să fie înlocuit, avertizând pe ofiţerul de cart, dacă nu poate lupta contra somnului.

Art. 13. — Dacă navele pe care le atacăm se apără contra pa-

vilionului negru şi după ce au ridicat pavilionul roşu [1]), trag trei lovituri de tun contra noastră, nu va fi cruţat nimeni.

Art. 14. — Toţi acei care vor complota pentru a dezerta, sau cei care vor fi prinşi dezertând, vor avea capul sfărâmat.

Drept care am semnat toţi prezenta, promiţând să o urmăm şi s'o executăm toţi, semnat şi marcat cu iscălitura obişnuită în număr de cinzeci şi trei.

Manevrele flotei engleze

Tema generală ce s'a pus în Anglia la manevrele din toamna aceasta a fost încercarea de invazie a Angliei de pe mare.

Manevrele au întrunit pentru rezolvarea temei, forţele terestre, navele şi aeriene.

In ziua de 11 Sept. cu 2 ore înainte de răsăritul soarelui navele partidului socotit inamic a isbutit să se apropie nevăzute de coastă (regiunea Hull) până la circa 2 mile isbutind apoi să debarce trupe, care de asalt, artilerie, cai.

In unele puncte ale coastei ambarcaţiunile au debarcat trupe fără să fie observate de loc, iar în altele abia la 300 m. au fost observate.

Pentru a se putea apropia de coasta joasă şi prost luminată fără riscuri, partidul socotit înainte inamic a dat o ingenioasă întrebuinţare submarinelor.

In timpul zilei, submarinele s'au transportat în anumite puncte dinainte stabilite, rămânând în plonjare până la venirea nopţei. Odată cu căderea nopţei la orele de întâlnire fixate au eşit la suprafaţă, ghidând navele de suprafaţă prin lumini reduse şi invizibile dela uscat.

Operaţia de debarcare a reuşit complect.

Concluzia că o debarcare în Anglia este prin urmare posibilă a dat naştere în Anglia la vii comentarii şi unele gazete au început campania pentru sporirea forţelor de apărare a coastei.

O altă concluzie la care s'a ajuns priveşte aviaţia.

Aviaţia apărărei coastelor în această manevră nu a putut aduce nici un serviciu nici înainte şi nici în timpul debarcărei ; abia cu venirea zilei a putut interveni, când aspectul luat de manevre era acela unor angajamente între forţe terestre, adică după reuşita debarcărei.

Nu se poate cere totul dela aviaţie, ea nu răspunde în întregime tuturor problemelor pe care unii susţin a le rezolva.

Concluziile acestei manevre, ca şi cele trase din manevrele escadrei II franceze şi forţelor aeriene franceze din Mai 1934 când a fost destul căderea unei cete ca aviaţia să devină neputincioasă, au demonstrat că pe ajutorul aviaţiei nu se poate conta oricând.

Incendiul paquebotului „Morro Castle"

Ziarele din întreaga lume, apărute în prima şi a 2-a decadă a lunei Sept. au înregistrat incendiului pachebotului *Morro-Castle* care a cauzat moartea a 157 pasageri şi 97 oameni din echipaj.

Catastrofa a avut loc în noaptea de Sâmbătă 8 Sept. către 4h. 40 m. la 20 mile Sud de nava-far *Scotland*.

Nava venea din Cuba spre New-York cu 318 pasageri şi 240 oameni din echipaj.

40 de minute după isbucnirea incendiului au venit în ajutor un pachebot şi un cargo care au luat la bord circa 100 sinistraţi, iar mai târziu nava pază-coastă *Tampa* care l'a luat la remorcă.

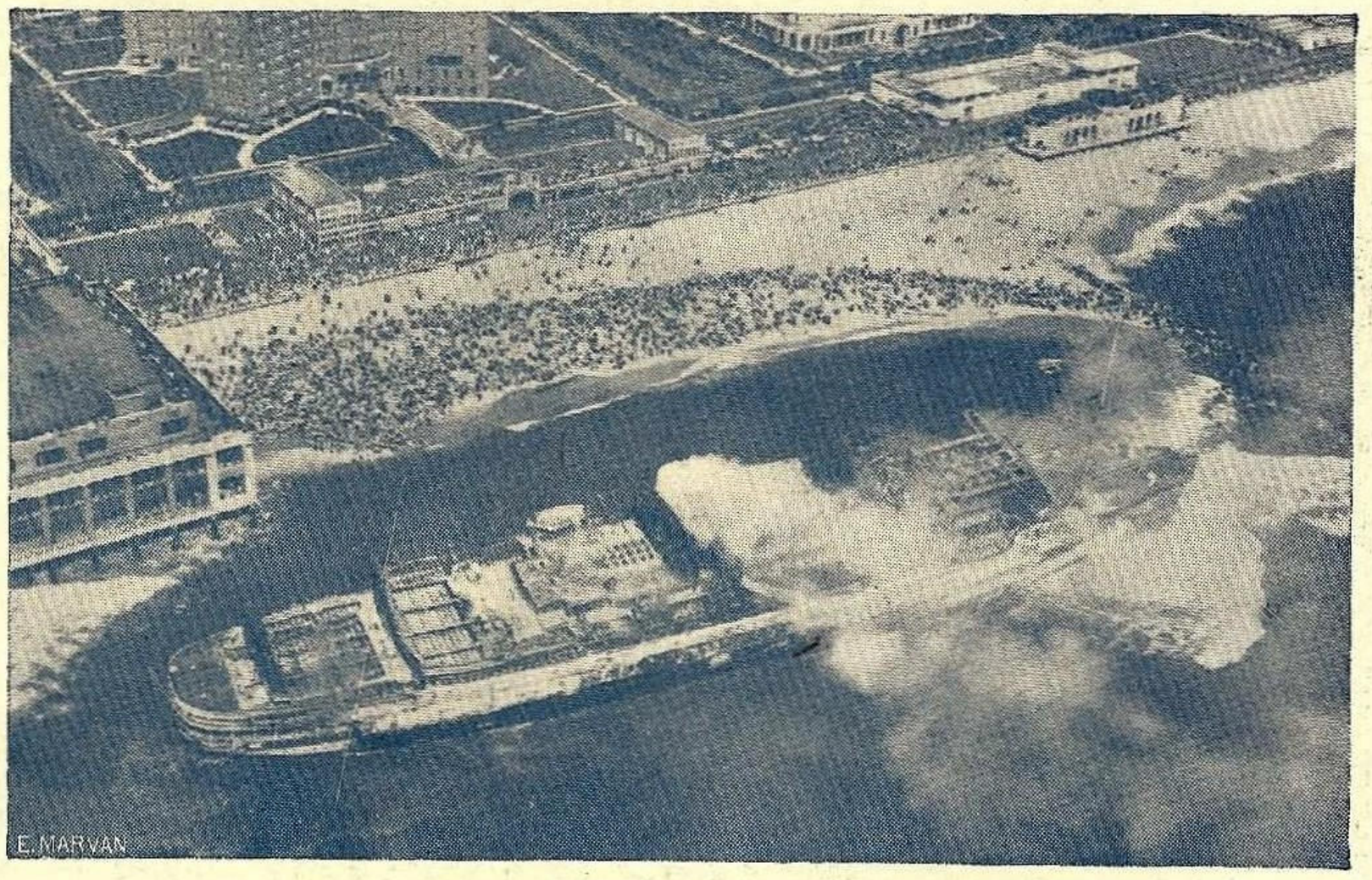
Mecanicul şef al navei a declarat că focul s'a declarat dintr'o dată în salon, bibliotecă, bar şi în alte 6 locuri.

In faţa comisiunei de anchetă a ministerului de comerţ Comandantul a susţinut că focul se datoreşte unei mâini criminale pentrucă atunci când s'a semnalat incendiul, către 2 h. 45, în salonul de corespondenţă, marinarul care a stins cu un extinctor flăcările ce prinsese plafonul a simţit miros de benzină. Apoi în voiajul spre Cuba a observat un început de incendiu suspect în una din cale.

Comandantul a desmințit categoric că incendiul ar fi isbucnit din cauza trăsnetului.

In ceeace priveşte salvarea pasagerilor circulă tot felul de svonuri contradictorii.

Astfel s'a spus că nu a fost dată alarma şi din această cauză unii din pasageri nu au mai putut eşi din cabine, că telegrafistul nu a lansat decât târziu semnalele de ajutor, etc.



O vedere aeriană a pachebotului american *Morro Castle* cuprins de flăcări.

Svonurile le-a desmințit comandantul navei care a declarat că faţă de mijloacele de salvare restrânse cu care era dotată nava, echipajul şi-a făcut disciplinat datoria.

Nava este complect distrusă.

Traficul portului Constanţa în 1933

Traficul total — import şi export a trecut dela 1.865.614 tone în 1927, la 5.182.482 tone în 1932 şi 5.789.402 tone (11.7% tone în plus) în 1933.

Import. 85.012 tone faţă de 80.901 tone din 1932. Reprezintă 1.5% din traficul total.

Export. 5.704.390 tone faţă de 5.101.581 tone în 1932 (11.8% plus), adică 98.5% din traficul total. Din această cifră, 4.949.500 tone îl formează produsele petrolifere. (13.5% în plus faţă de 1932)

Exportul de petrol reprezintă 86.8% din exportul total şi 85.5% din traficul total al portului. După derivate a fost : păcură 32%, benzină 29%, motorină 21%, petrol lampant 16%.

Multe vase intră în port numai pentru a lua combustibil.

Exportul de cereale. 692.007 tone (0.8% plus faţă de 1932).

---

[1]) Semn de predare.

E cea mai mare cifră atinsă prin portul Constanţa din 1911. Este 12.2% din totalul exportului şi 11.9% din traficul total.

Exportul acesta e mai mare cu cel al Galaţului şi Brăila reunite.

Majoritatea cerealelor exportate e formată din orz, măzărică, mazăre. Grâu aproape deloc.

50.638 tone cherestea exportată (50% în plus faţă de 1932).

694 tone vite exportate faţă de 2638 tone în 1932.

Valoarea mărfurilor.

Mărfurile trecute prin port au avut o valoare de 10 miliarde din care 2 miliarde import şi 8 miliarde export.

Nave intrate.

Au intrat 1737 nave cu 4.924.428 tone r. n. (cu 10.8% mai mult ca în 1932), adică 4.4 tone pe m^2 din suprafaţa portului.

Tonajul împărţit pe pavilioane: Italian 24.7%, Norvegian 18.1%, Englez 17%, Român 11%, German 6.1%, Grec 5.3%.

Pavilionul român ocupa locul 4 cu 539.505 tone intrate faţă de 361.348 tone intrate în 1932.

Cel mai mare vas ce a frequentat portul în 1933 a fost *Christian Holm* sub pavilion Danez de 7022 t. r. n,, tanc de 144 m. şi 8.25 m. pescaj. 8790 pasageri au intrat prin Constanţa faţă de 9674 din 1932, iar eşiţi 17.433 faţă de 10.698 din 1932, din care cu nave române 9573 faţă de 11.279 în 1932.

Creşterea eşirilor e datorită curselor navei *Polonia.*

Istoricul unei bărci lucrată de un elev de liceu

Trebue să mărturisesc că barca mea are un început cu totul original. Timp de o săptămână cu planul în mână am urcat scările podului nostru. Aici îmi aveam hârtiile, pe care am desemnat barca în mărime naturală.

Barca cu vele construită de elevul Jipa din Constanţa.

Am început construcţia ei bazându-mă pe câteva mici încercări în domeniul tâmplăriei.

Era vacanţa Paştelui. In atelierul şcoalei „complimentare tip maritim" din Cnstanţa îmi pregăteam diferite piese împreună cu alţi colegi.

Aceştia s'au lăsat însă iute de lucru, astfel că am rămas s'o duc singur la cap.

In ziua de 23 August, după multe întreruperi, mai ales din cauza examenelor, am lansat-o.

Dacă aş fi lucrat cam 8 ore pe zi cred că în 30—40 de zile ar fi fost gata. Două zile mai târziu, după ce făcusem câteva manevre cu velele prin port, eram împreună cu fratele meu în drum spre Carmen-Sylva.

A urmat apoi întoarcerea, câteva mici plimbări şi odată cu începerea anului nou şcolar urcarea ei pe mal.

Ca complectare dau câteva caracteristice:

Lungimea	6,72 m.
Lăţimea	1,45 m.
Derivor mobil	39kgr.
Vele	12,5 m^2

E un tip de barcă pescărească din Marea Baltică lucrată după un plan publicat de mult în revista „Die Yacht".

A costat 6.000 lei dintre care 2.000 pânzele şi alte accesorii.

JIPA I. IOAN
elev cl. VII liceul „Mircea cel Bătrân
Constanţa

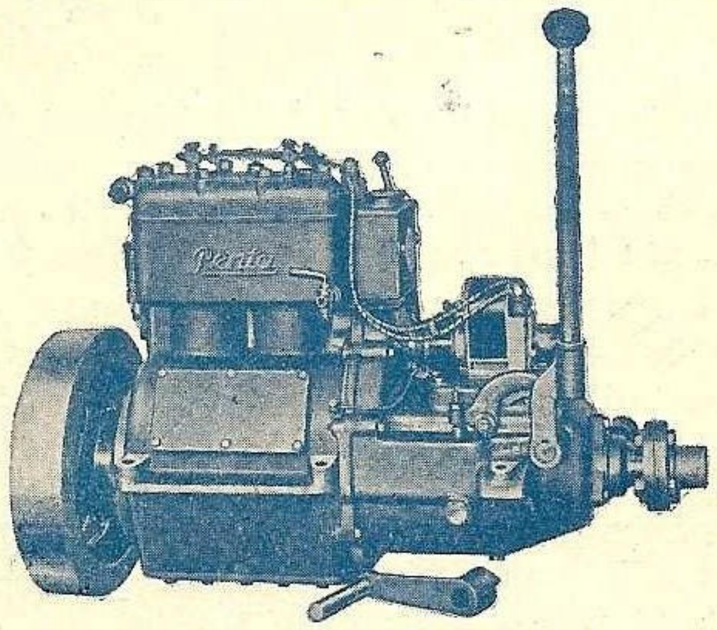
Cupa America

In Mai 1851, clubul britanic Royal Yacht Squadron oferea o cupă de 100 lire sterline, pentru o cursă deschisă yachturilor de orice naţionalitate şi sub orice greement; cursa trebuia efectuată în jurul insulei Wight, cu plecare şi sosire la Cowes, fără limită de timp.

Intre cele 18 yachturi înscrise, era şi goeleta *America,* aparţi-

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS
pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.
Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină. Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

nând d-lui Stevens, Comodorul Yacht-Clubului din New-York şi unui grup de yachtsmeni. *America* era un vas de 170 de tone, 27 metri lungime şi circa 7 metri lărgime ; ea câştigă cursa, cu toate că nu dublase farul Nab, contravenind regulamentului. Englezii — din cavalerism — nu ţinură seamă de această abatere, spunând că, deoarece yachtul american era cel mai bun, nu era onorabil pentru ei să-i răpească victoria pentru un motiv de formă. Astfel cupa trecu Atlanticului, pentru a rămâne în America.

Câştigătorul donă trofeul lui New-York Yacht Club, ca o cupă challenge perpetuă, deschisă yachturilor tuturor naţiunilor. Ca valoare artistică, trofeul nu prezintă nici o însemnătate, dar disputarea Cupei America a rămas evenimentul cel mai important al sportului nautic şi pentru câştigarea ei s'au cheltuit sume fabuloase, atât de mari, încât în ultimii ani nici un particular nu s'a mai încumetat să construiască singur un yacht care să concureze la această cupă, ci a fost nevoie să se constituiască aşa zisele „sindicate", cari să finanţeze construcţia.

*

Prima încercare britanică de a readuce trofeul înapoi avu loc în 1870 fără succes însă ; tentativele din 1871, 1876 şi 1881 avură aceeaşi soartă. In 1876 ,Canada fu aceea care încercă să câştige cupa.

In 1882, New-York Yacht Club modifică regulamentul cupei, în aşa fel, încât yachturile americane era avantajate ; concurenţii trebuiau să ajungă în America, sub vele, cu propriile lor mijloace, iar yachtul învins nu mai putea disputa cupa timp de doi ani.

Aceste reguli aveau avantajul, pentru americani, de a obliga pe concurenţi să construiască yachturi solide, deci mai grele, pentru a putea traversa oceanul, şi odată ajunşi în America, să trebuiască să înfrunte yachturi mai uşoare şi mai adaptate vânturilor din epoca competiţiunei.

Tentativele din 1885, 1886 şi 1887, disputate după noile reguli, nu reuşiră să miste cupa din loc.

In 1892, regulamentul cupei fu din nou modificat şi este şi astăzi în vigoare. Sub acest regulament s'au disputat competiţiunile din 1892, 1895, 1898, 1901, 1903, 1920 şi 1930. In 1895, îşi face apariţia în yachtingul american Vanderbilt Senior iar în 1898 Sir Thomas Lipton concurează cu renumitul său yacht *Shamrock*. In toate cursele ulterioare, *Shamrockurile* lui Sir Thomas au apărat onorabil, dacă nu cu succes, culorile britanice.

*

După războiu, velatura yachturilor s'a modificat, adoptându-se sistemul bermudian (velatura Marconi), care necesită un catarg foarte înalt.

Inainte de a descrie competiţiunea care a avut loc luna trecută, vom arăta sumar care este velatura sub care yachturile de mare clasă concurează la regate, velatură folosită atât de yachtul american cât şi de cel britanic.

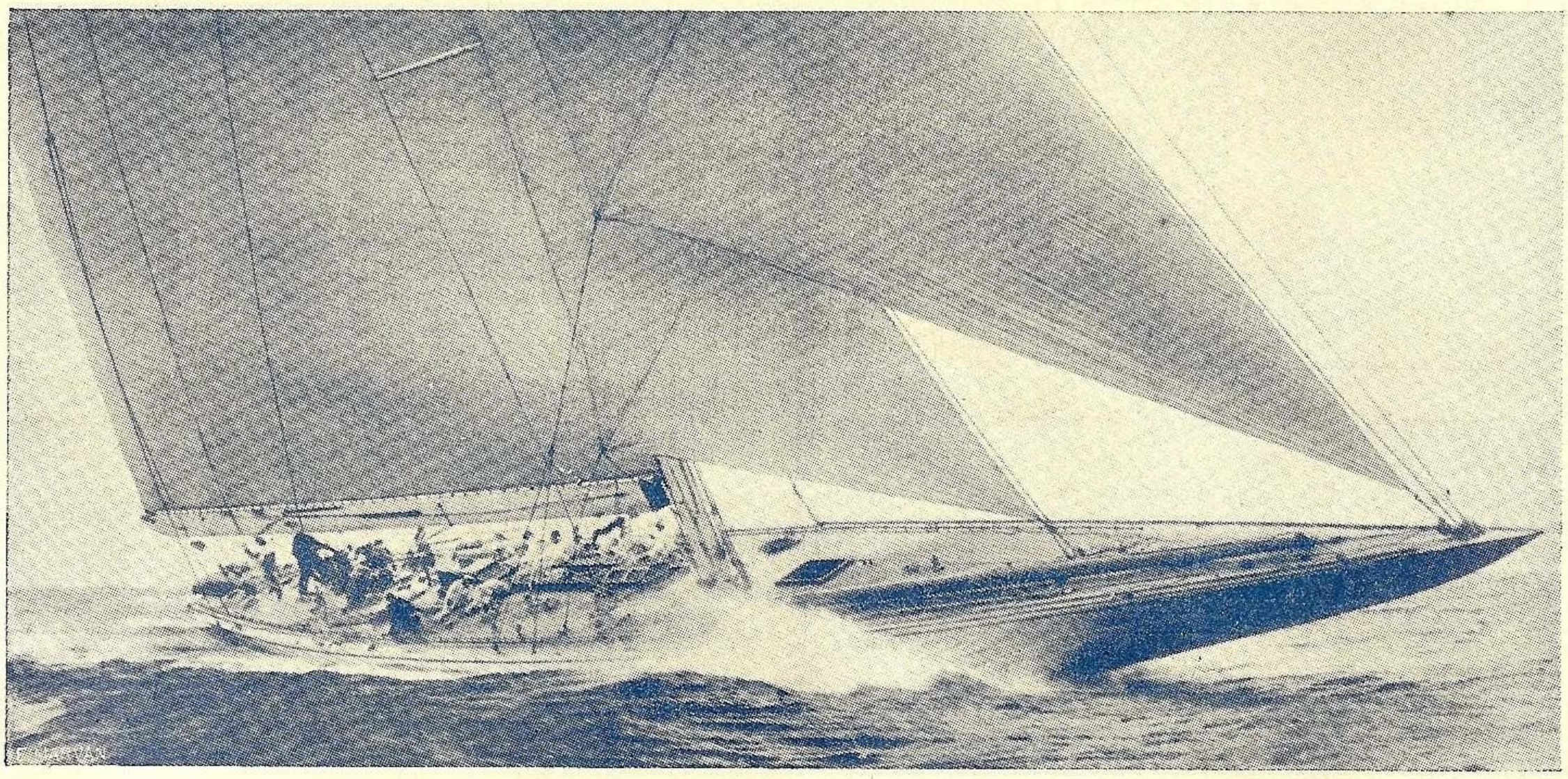
In afară de randa triunghiulară, caracteristică a yachturilor moderne, concurenţii mai aveau următoarele vele : o garnitură de flocuri, un trinchetin, şi două spinakere. Trinchetinul este o velă triunghiulară, de aceeaşi formă ca şi flocul, care se ridică pe straiul arborelui, având mura fixată pe punte. Spinakerul este o velă foarte mare şi dintr'o pânză foarte uşoară, care se ridică pe un tangon fixat la piciorul arborelui şi scos în bordul opus celui în care este ghiul, când se merge cu vântul în pupa. Spinakerele întrebuinţate erau „ventilate", adică aveau în partea superioară câteva găuri prin care să poată scăpa aerul care nu servea. In afară de acest spinaker, s'a mai întrebuinţat şi spinakerul paraşută care, în loc de a fi pus într'un singur bord, este aşezat înaintea catargului, umflându-se mult în ambele borduri şi ridicându-se sus în aer. Flocurile erau de trei feluri : flocul balon, cu mare suprafaţă ; flocul Genova iar pentru aliura mare larg, se ridica flocul cu dublă scotă, de formă trapezoidală, care are o suprafaţă şi mai mare decât a flocului balon .

Când se strângea vântul, se ridica flocul cu dublă scotă ; pentru un vânt între vântul de bulină şi cel de travers, se întrebuinţa flocul Genova iar pentru aliura are larg, se ridica flocul balon. Pentru vântul pupa, se ridica fie spinakerul, fie spinakerul paraşută.

Fiecare yacht trebuia să aibă la bord câte o garnitură întreagă din aceste vele, pentru a putea utiliza în fiecare împrejurare vela potrivită. O garnitură complectă, cântărea circa o *tonă*.

*

Yachtului *Rainbow,* aparţinând d-lui Vanderbilt şi unui sindicat,



Câştigătorul cupei *America,* yachtul american *Rainbow* în plină cursă.

i se opunea yachtul *Endeavour,* aparţinând d-lui Sopwith, reputat constructor de avioane din timpul războiului, care se apucase de câţiva ani de yachting.

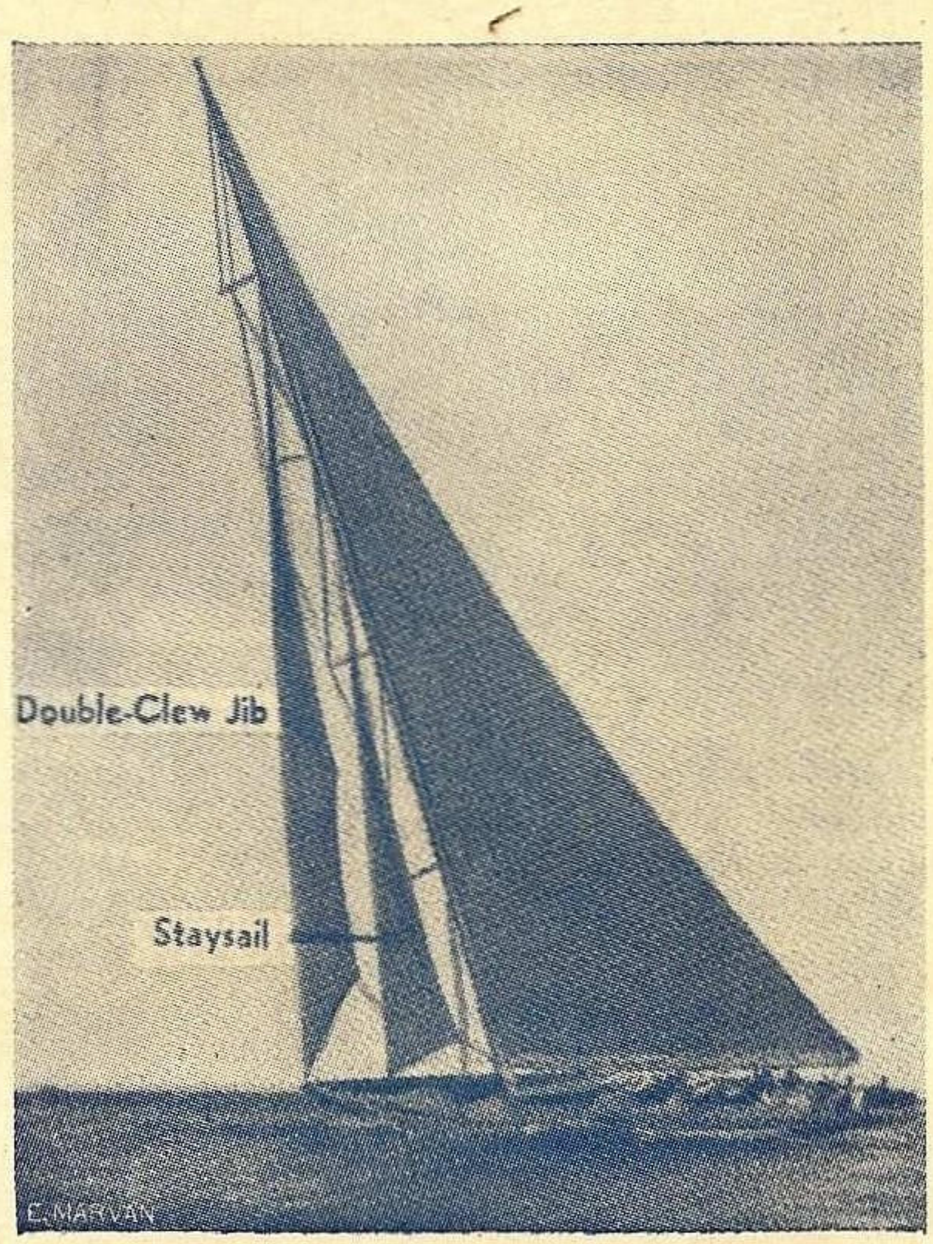
Ambele yachturi erau aproape egale ca valoare, dar chiar americanii recunoşteau o uşoară superioritate concurentului englez. *Rainbow* fusese desemnat să reprezinte culorile americane în urma unei serii de concursuri preliminare în cari învinsese, de cele mai multe ori, pe rivalii săi.

Datele pe cari le dăm mai jos sunt medii, dar cum diferenţa între dimensiunile celor două yachturi sunt neînsemnate, se poate avea uşor o idee asupra lor : clasa internaţională J; corpul de metal ; tonaj 140 tone ; lungime 39 m. ; lungime (la linia de plutire) 25 m.; lărgime 6 m. ; pescaj 4 jumătate m.; suprafaţă velică 694 mp.; înălţimea catargului 51 m.

Caracteristica yachtului modern este că pânzele sunt foarte bine întinse ; din această cauză, ambele yachturi aveau ghiuri extraordinar de groase, de tipul rigid.

Pe când echipajul lui *Endeavour* era format numai din amatori. *Rainbow* avea un echipaj de marinari suedezi, specialişti în yachting şi antrenaţi de multă vreme de D. Vanderbilt.

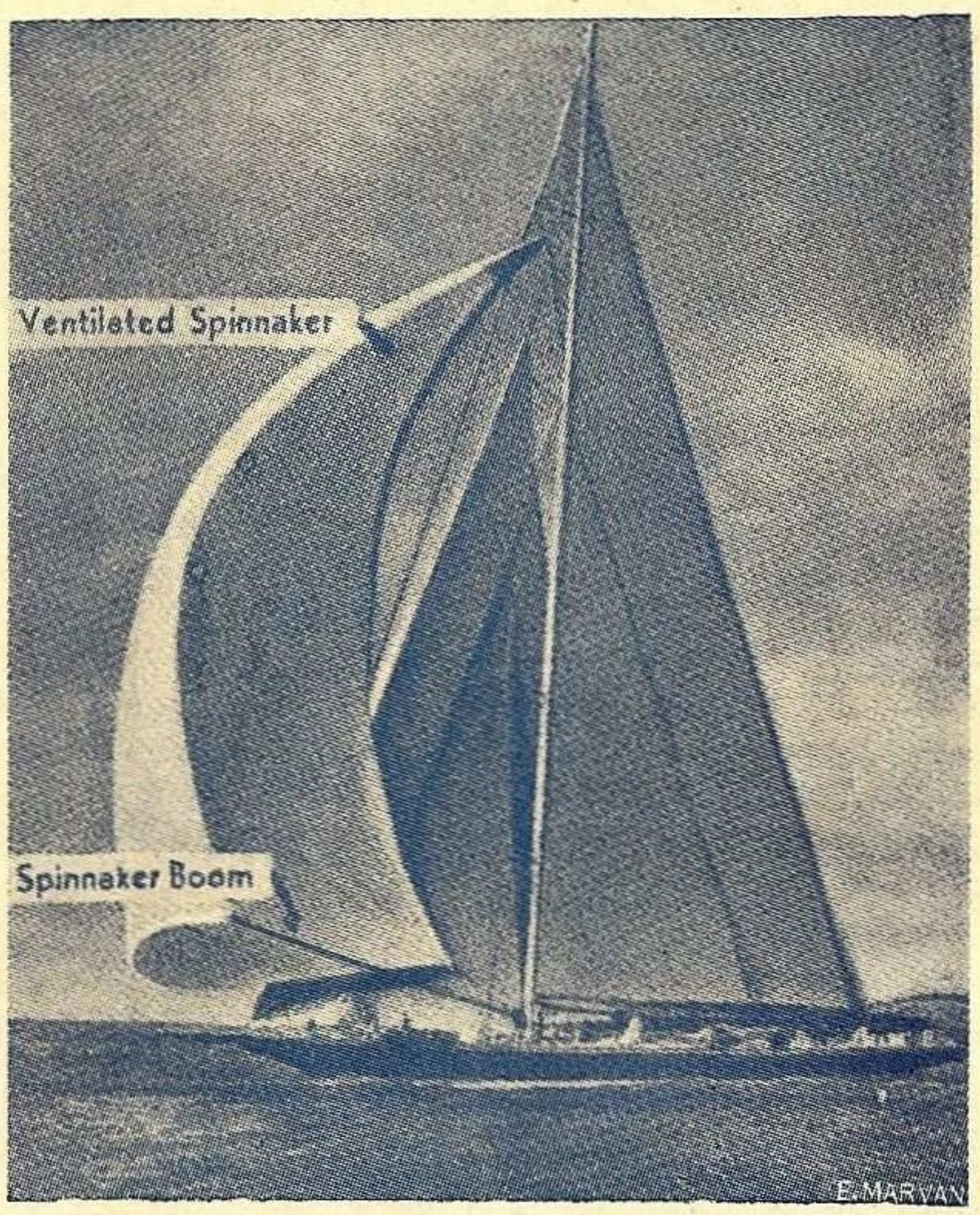
Regulamentul competiţiunei prevedea 7 curse de câte 30 mile, de ţinut în zile succesive (zilele nefavorabile necontând) pe un parcurs alternativ rectiliniu şi triunghiular, în vânt şi sub vânt ; plecarea la 10 minute după semnal. Yachturile trebue să termine cursa în 5½ ore maximum ; dacă nici unul din concurenţi nu ajunge la ţintă în timpul fixat, cursa este anulată. Invingător este yachtul care câştigă patru curse din cele şapte.



Rainbow mergând în volte.
Double-Clew Jib=floc cu dublă scotă.
Staysail=trinchetin.

Prima cursă avu loc la 16 Septembrie, în largul lui Newport, şi fu câştigată de *Endeavour* caşi cea următoare ; celelalte curse fură câştigate de *Rainbow*. Timpurile învingătorilor variară între 5' şi 50" aşa că se poate spune că yachturile şi condiţiunile au fost egale dar că numai abilitatea piloţilor a determinat victoria.

In timpul curselor *Endeavour* a fost stânjenit în câteva rânduri de *Rainbow ;* D. Sopwith a protestat imediat, ridicând un pavilion roşu, după ce luase avizul delegatului clubului din New-York, care se afla la bord ,dar Clubul refuză să ţină seamă de protest, pe motivul că deşi fusese făcut cu avizul delegatului său, nu se



Endeavour cu vânt din pupa.
Vintilated Spinnaker=spinaker ventilat.
Spinnaker Boom=tangou de spinaker.

observase regulamentul clubului relativ la ridicarea pavilionului de protest. In 1851 se procedase altfel în Anglia cu concurentul american !

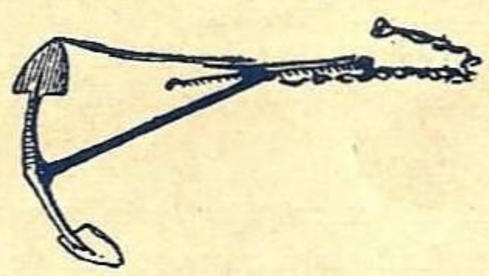
*

Victoria americană, sau mai bine zis înfrângerea britanică, trebue să fie atribuită în primul rând unor deficienţe mărunte ale yachtului englez şi numai după aceea, calităţilor yachtului american.

Superioritatea yachtului britanic fusese recunoscută de americani cari se îngrijeau chiar de rezultatul cursei ; pe când însă D. Vanderbilt avea o experienţă de ani de zile, şi era dintr'o familie în care se practicase întotdeauna yachtingul, D. Sopwith era un nou venit care nu putuse dobândi experienţa necesară .Este drept că aducea în schimb mult curaj şi tenacitate precum şi mult simţ de apreciere rapidă a situaţiilor. Pe dealtă parte, echipajul american era format din marinari de meserie, îndelung antrenaţi, cari lucrau automat şi repede ; amatorii englezi nu putură să dea acelaş efort şi coordonarea manevrelor pe *Endeavour* avu de suferit din această cauză.

Cupa mai rămâne şi acum în America dar nu trebue să se uite că nu *Endeavour* a fost bătut de *Rainbow* ci D. Sopwith de D. Vanderbilt. Dacă însă englezii nu readuc trofeul, în schimb „l'honneur est sauf".

N.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ST. UNITE

☐ Guvernul a dat ordin ca forţele de cercetare staţionare în Atlantic să treacă în Pacific în primele zile ale lui Octombrie unde vor rămâne până când situaţia se va schimba. Prin această hotărâre 48 nave: crucişetoare, distrugătoare, nave auxiliare vor trece în Pacific unde împreună cu restul flotei şi cu dirijabilul *Macon* vor face prin Decembrie manevre.

☐ Efectivul la începutul lui 1934 a marinei de război americane era de 8010 ofiţeri, 81.500 marinari.

Până la sfârşitul anului efectivul de marină se va spori cu 1800.

☐ Sub auspiciile Societăţei de Zoologie din New-York şi a Societăţei americane de Geografie, doi savanţi americani, d-nii William Beebe şi Otis Barton s'au scoborât în mare, într'o sferă de oţel, la aproape 1.000 metri adâncime, pentru a studia fauna submarină. Sfera lor era prevăzută în acest scop, cu proectoare puternice, aparate cinematografice, etc..

ANGLIA

☐ O conferinţă internaţională pentru studierea raţionalizărei marinei mondiale se va ţine la 1 Oct. Fără a fi o conferinţă oficială are întreaga aprobare a guvernului englez şi e organizată sub auspiciile lui *International Shipping Conference*. Sunt invitaţi reprezentanţii principalelor puteri maritime.

Conferinţa va studia posibilitatea stabilirei unui plan de dezarmarea şi demoliţiune.

☐ *La Scapa Flow* s'a reuşit să se scoată la suprafaţă încă unul din navele germane înecate de echipajele sale. Cuirasatul *Bayern* — 28.000 tone —a fost adus la suprafaţă în 30 secunde dela circa 56 m. adâncime prin astuparea deschiderilor şi introducerea de aer în interior.

FRANŢA

☐ Cel mai rapidă navă de război din lume bine înţeles începând cu distrugătoare — este distrugătorul francez *„Cassard"* care atinge 43.7 noduri.

☐ Pentru terminarea lui Normandie, la Compagnie générale Transantlatique a făcut un împrumut de 120.000.000 franci.

☐ Al doilea cuirasat tip Dunkerque, care se va numi Strasbourg, va fi construit de către industria particulară spre a nu împovăra prea mult Arsenalul Marinei din Brest ocupat deja cu reparaţiile şi lucrările de refontă ale unor nave şi de construcţia lui *Dunkeerque*.

Intre Şantierul Penhoet din St. Nazaire şi Marina Militară s'a încheiat un contract pentru construcţia lui *Strasbourg* pe calea care a servit construcţiei lui Normandie.

Noul cuirasat va avea 27.000 tone, 213 m. lungime, 31 m. lăţime.

TURCIA

☐ Se svoneşte că din cauza crizei prin care trec companiile de navigaţie turceşti, traficul va fi monopolizat de stat.

ITALIA

☐ Uzinele din *Whitehead* din Fiume au terminat probele unei torpile de 533 m. m. Această torpilă are 7.20 m. lungime şi poartă 250 kg. explosiv. Vitezele obţinute au fost de 48 noduri la 4000 m. 43 nod., la 6000 m., 39 nod. la 8000 m., 34 nod., la 10.000 m. şi 30 nod., la 12.000 m.

(Le Yacht No. 2687).

BELGIA

Cea mai rapidă moto-navă din lume este *Prince-Baudouin* care face curse de pasageri şi poştă între Ostanda şi Dover.

Nava are 2 motoare a 8500 H. P. Diesel Sulzer care-i asigură o viteză de 25,24 noduri.

Recordul vitezei era deţinut până acum de către pachebotul Italian *Victoria* care atinsese 23,26 noduri.

Din ţară

Desvelirea plachetelor comemorative dela Comandamentul Marinei ale Amiralilor C. Bălescu şi V. Scodrea

Din iniţiativa d-lui Amiral I. Bălănescu Comandant şi Inspector General al Marinei, s'a realizat la Şcoala Navală o plachetă în bronz cuprinzând busturile primilor comandanţi ai Şcoalelor marinei, Amiralul C. Bălescu şi Amiralul V. Scodrea. Placheta sculptată minunat de d-l Dumitriu Bârlad, a reuşit să satisfacă pe cel mai pretenţios admirator.

Alături de bronzul Amiralilor C. Bălescu şi V. Scodrea s'a comemorat şi placa de marmoră în care s'au săpat numele nepieritoare ale celor ce au căzut în războiul pentru întregirea neamului.

Lt. C-dor Stihi Eugen Secund Monit. „Kogălniceanu" Cusui 24.VIII. 916.

Cpt. Dumitrescu C-tin Comandant. vedetei „N. Grigore Ioan" Cusui 24. VIII. 916.

Cpt. Alexandrescu I. Şalupa „Smârdan" Isaccea 29. XII. 916

Lt. Lepri Remus, Detaşamentul Minieri Mecica 25. IX.916.

Lt. Stoicescu Ioan, Detaşamentul Minieri. Remorcherul „Ovidiu" Constanţa, 14. VIII. 916

Lt. Vârtosu Alex. Şalupa „Smârdan" Isaccea 29. XII. 1916

Sublt. Ghiculescu I. Secund vedeta „N. Grigore Ioan" Cusui 24. VIII. 916.

Sublt. Isvoranu Alex. Detaşament debarcare Cinghinele 29. IX. 916.

Lt. Axente Ioan, Vedeta „Mărăcineanu" Alionte 20. XI. 916.

Lt. Gheorghiu I. Detaşat aviaţie Bacău 31 Mai 1917.

Lt. Hurmuzescu M. Detaşat aviaţie frontul dela Tissa.

Lt. (R) Petrescu Şerban Detaşat aviaţie Pufeşti 30. VIII. 917

Sublt. mec. Atanasiu Cicerone Captivitate 22. VI. 918.

Căpitanii francezi :

Cariou Pierre Jean
Beconin Demeaux
Barbin Jean

Detaşaţi la apărarea Deltei Dunărei, pieriţi în naufragiul Torp. „Smeul" Stari Stambul 2 Aprilie 1917.

In vederea acestui înălţător eveniment au fost invitaţi ofiţerii Diviziei de Mare activi precum şi toţi ofiţerii de marină aflaţi în retragere sau la pensie.

Au luat parte la ceremonie : Familia Amiral Bălescu, d-na cu 2 fii ; d-na şi d-rele Amiral Scodrea ; Amiral Bălnescu cu d-na ; D-l Amiral Dan Zaharia ; Amiral Ang. Teodorescu ; Amiral Bărbuneanu cu d-na C-dor Pogonat cu d-na, C-dor Petre Vasile, C-dor Av. Rătescu, C-dor Panteli cu d-na, C-dor Zlatian Paul, C-dor Roşca Eugen, C-dor Velciu, C-dor Popovici Gr., C-dor Constantinescu Al. cu d-na, C-dor Dumitrescu Al. cu d-na, C-dor Dobrescu C. cu d-na, Cpt. Reţeanu, Lt. Drimba, Lt. Popescu T., Lt. Popescu I. etc.

La ora 10.30, clerul dela Episcopia Constanţa în frunte cu I. P. S. Episcopul Gherontie al Tomisului a oficiat slujba religioasă — sfinţind placheta şi pomenid numele celor ce au condus Marina Română, lăsând în urma lor, amintirea puternică a progresului şi a creaţiunilor, prin realizări concrete şi categorice — în afară de amintirea sufletelor lor deosebite, marcate de calităţi incontestabile : *caracter, muncă* şi *cinste*.

Astfel s'a reamintit şi de întreaga perioadă a conducătorilor marinei.

Colonel Steriade N. 1860, Lt. Colonel Petrescu C. 1864, Maior Murguleţ S. 1866, Maior Barbieri C. 1867, General Maican D. 1874, C. Amiral Murgescu I. 1888, C. Amiral Koslinski Em. 1901, C. Amiral Eustaţiu Seb. 1909, C. Amiral Bălescu Const. 1916, C. Amiral Niculescu Rizea 1920, V. Amiral Scodrea V. 1925, C. Amiral Bălănescu I. 1933.

După terminarea slujbei religioase şi după desvelirea plachetei cu busturile în baso relief a Amiralilor Bălescu şi Scodrea — au luat cuvântul în emoţia generală a familiilor celor dispăruţi d-l Amiral Bărbuneanu care a elogiat întreaga activitate a Amiralului C. Bălescu.

După aceasta a vorbit d-l Amiral Bălănescu Comandant şi Insp. G-ral al Marinei, elogiind viaţa închinată binelui şi progresului marinei de V. Amiral V. Scodrea, care dispărând dintre noi de curând a lăsat în urma sa o marină nouă creată de el.

După cuvântările d-lor Amirali Bărbuneanu şi Bălănescu a urmat o gustare, după care s'a dat apoi o masă în sala de mese a Şcoalei Navale.

Această serbare, la care marina întreagă a luat parte cu sufletul întreg a impresionat familiile celor ce au fost comemoraţi.

Locot. EDURAD GHEZZO

Reuşiţi la examenul de brevete

La examenul de brevete pentru marina comercială, din sesiunea Octombrie ţinut la Constanţa au reuşit următorii :

Brevet de ofiţer I

1) Prohib Gheorghe.

Brevet de ofiţer provizoriu

1) Pangrate Constantin, 2) Nichifor, 3) Gavrilă.

Brevet de mecanic auxiliar

1) Răgălie Petre.

Brevet de mecanic provizoriu

1) Cristescu V., 2) Zamfirescu Ioan.

Brevet de Radio telegrafist cl. II-a

1) Röthlender Victor.

Liga Navală Română la tabăra maritimă dela Hell (Polonia)

La congresul care a avut loc la Varşovia între tineretul celor 2 ligi navale, române şi polone, se stabilise să se facă în vara lui 1934 un schimb de participanţi pentru taberile maritime ce se vor organiza în Polonia şi România.

Tineretul ligii navale române a trecut la fapte, trimiţând în vara ce a trecut în taberele din Polonia câteva grupuri de români.

Una din aceste tabere a fost cea dela *Hell,* o localitate pe ţărmul Balticei, la capătul peninsulei cu acelaş nume şi unde *Liga Morska* organizare o tabără.

Generalul *Dreszer,* preşedintele Ligii Maritime Poloneze în mijlocul participanţilor taberei dela *Hell.*

Grupul român, format din 32 persoane, toţi intelectuali a fost pus sub conducerea *d-rei Maria Ceparianu* delegata Ligii Navale Secţia Tineretului.

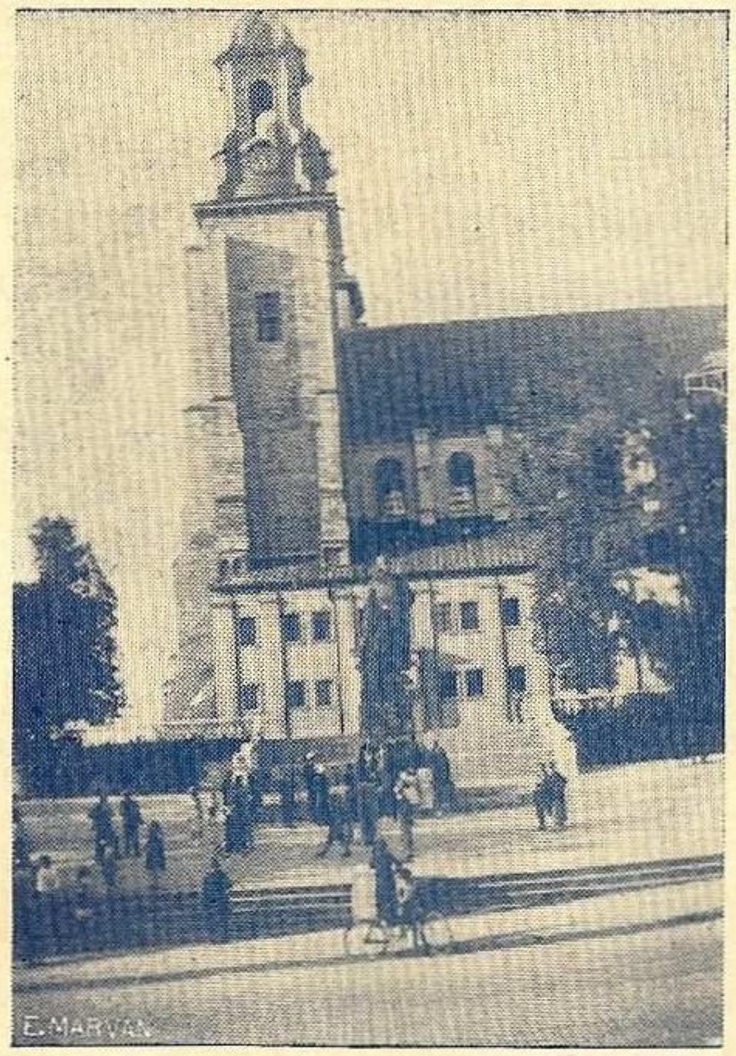
Plecarea a fost la 6 Iulie şi sosirea la *Hell* la 8 Iulie.

Tabăra a fost situată în mijlocul unei păduri frumoase de brad şi compusă din corturi de 2, 4, 6, 8 persoane în care locuiau Polonezii, şi cabane de câte 8 paturi pentru comandanţii polonezi a taberei şi români. Bine înţeles confortul era redus la minim aşa cum se anunţase şi cum însăşi viaţa de tabără impunea. Programul zilnic era următorul : Deşteptarea la 6 h. 45 m. Dela 7 h la 8 h gimnastică în grupuri de 20—30 persoane sub conducerea instructorilor sau instructoarelor.

La 8 h. se servea micul dejun şi se împărţea gustarea pentru ora 11. După aceasta, plecarea la plajă unde până la 12 h. se făceau exerciţii fizice, jocuri, canotaj, înnot. La 13 h. masa. Dela 14 h până la 19 h liber. La 19 h masa. După 20 h liber pentru culcare sau plecare în oraş.

Comandantul taberei a căutat să dea posibilitate grupului român să cunoască cât mai multe locuri şi oraşe din împrejurimi şi acesta în mod gratuit.

Astfel chiar după 3 zile dela sosirea la Hell au pornit pe mare

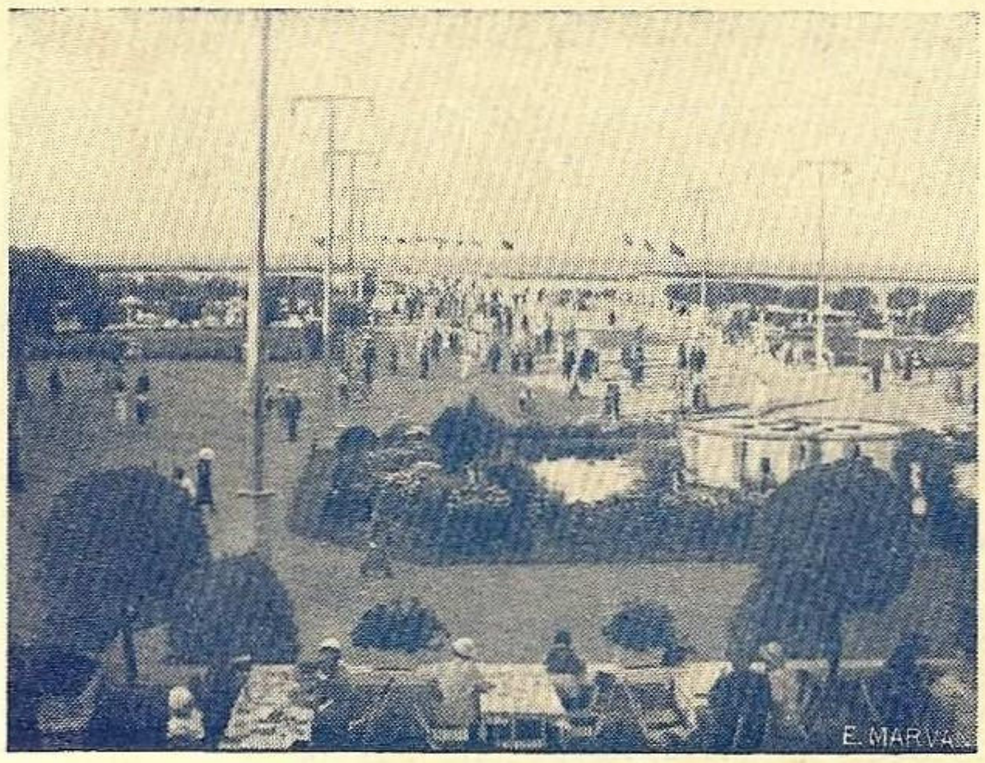


Catedrala din *Gniezno*.

pânâ la *Jastrzebiagora*. La 12 Iulie cu vaporul *Jadwiga* au vizitat *Gdinya*. La 16 Iulie *Jastarnia*, la 20 Iulie *Danzigul* şi *Zoppot*.

Programul taberei prevedea ca spre finele şederei să aibă loc o excursiune în câteva oraşe ale Poloniei.

In acest scop, la 30 Iulie cu un vagon de cl. II special, participanţii au părăsit tabăra din *Hell* spre *Puk* — baza hidroaviaţiei poloneze, apoi *Torun*, un oraş vechi foarte interesant, care adăposteşte şi casa lui *Kopernik*.



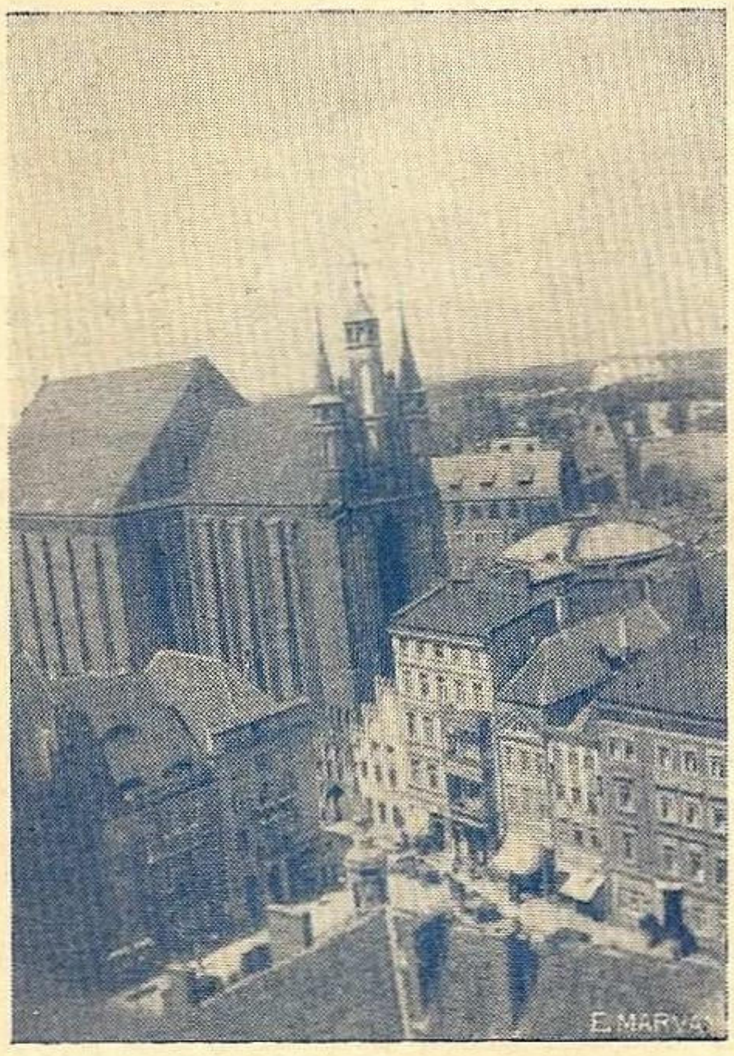
Promenada dela *Zappot*.

La 31 Iulie s'a vizitat *Gniezno*. La 1 August *Poznan*, la 2 şi 3 August *Varşovia*.

La 5 August grupul a fost înapoi în ţară.

Costul total al participărei în tabără a fost de lei 4500 în care s'a cuprins absolut totul.

Liga Navală Română a dat prilej prin această participare, membrilor săi să cunoască atâtea locuri străine, feluri de viaţă şi mentalităţi, să trăiască aproape o lună în aer liber, să se bucure şi să profite de binefacerile mării.

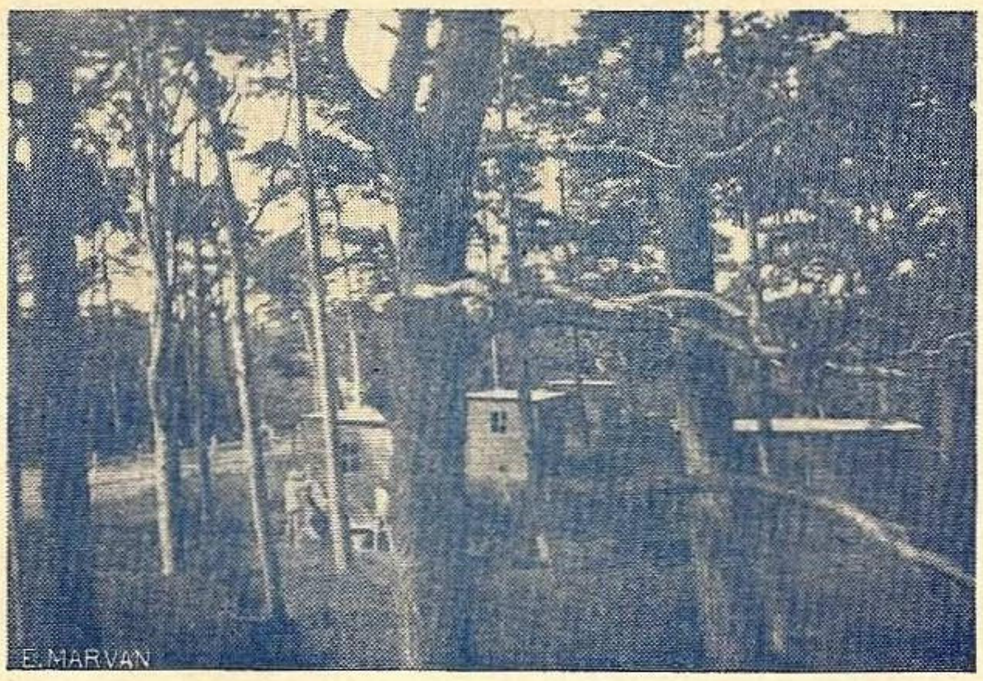


Vedere din *Torun*.

Recenzie

Philip Gosse: **Histoire de la Piraterie** (trad. de P. Teillcall) *Payot, Paris.*

Cuvântul *„pirat"* nu mai are profunda rezonanţă de odinioară. Pirateria în stil mare fiind cu totul stârpită pe la 1850, o sută de ani au acoperit deja cu uitare îngrozitoarele drame ce-au înfiorat oamenii altor timpuri. Dealtfel în viaţa modernă, unde atenţia publicului e monopolizată de bandiţii ştiinţific organizaţi şi de



Tabăra dela *Hell*.

gangsteri, când e vorba de senzaţional trepidant, cum şi-ar mai găsi loc aceşti eroi ai unor timpuri neînţelese, căzuţi de mult în desuetudine ? Mai notez că în România, „legendele mării" n'au rădăcini adânci în amintire, tradiţia noastră marinărească datând de puţin timp. Rari vor fi cititorii cari urmăresc cu atenţie susţinută

istoria palpitantă a mării. Şi totuşi marile legende ale mării, între cari pirateria ocupă loc de frunte, mai pot deştepta interes peste răstimpuri de secole, prin varietatea de necrezut a evenimentelor. în care hazardul depăşeşte cea mai cutezătoare imaginaţie de romancier; prin datele psihologice atât de diverse ale sufletului acelor eroi, căci tot un suflet omenesc e în joc şi aici, chiar dacă e surprins într'o activitate răufăcătoare; în fine prin rolul istoric mare ce l'au jucat piraţii adèseori ca şi în celelalte drame ale mării, impresia cititorului e incomparabilă cu orice, prin situaţia însăşi de un tragic simbolism: scenariul oamenilor ce se războiesc cu îndârjire deasupra abisului lichid mereu căscat sub ei.

E uşor de înţeles atunci impresia copleşitoare ce-o făcea existenţa piraţilor asupra vremii lor, mai ales asupra populaţiilor de pe litoral; e de înţeles şi mirajul ce-l exercita meseria de pirat asupra caracterelor aspre şi indocile, asupra inşilor fără o ocupaţie care să-i absoarbă pe deaîntregul.

Aşa a răsbit până azi legenda „Olandezului sburător", care e pe buzele tuturora, deşi puţini vor fi ştiind chiar conţinutul ei sumar. „Olandezul" ar fi fost un pirat abominabil, ce-a comis fără de legi şi omoruri nemai auzite, însângerând oceanele. Sufletul său, ajuns pradă satanei, a fost osândit să rătăcească pe mări fără iertare, până în clipa când va găsi o fată curată şi iubitoare care să consimtă să fie a lui..., mai departe leit motivul e Wagnerian. Câte corăbii, rătăcind pe uragan sub capă în regiuni septentrionale, n'au fost înspăimântate de vreo arătare aeriană, luată drept *Vasul fantomă*.

E o mare varietate în *tipul* piratului, dela monstrul sângeros şi laş, atacând doar pe cei slabi, suprimând victimele ca să fie sigur că nu vorbesc; trecând prin piratul cavaleresc şi brav în genul haiducilor noştrii; prin piratul glumeţ; prin cel evlavios, ajungând la piratul naţionalist şi culminând în amiralii şi regii piraţi.

Cartea autorului este o expunere condensată a istoriei acestor spumegători de mare ai tuturor vremurilor, în 400 de pagini amintindu-se numai datele şi siluetele esenţiale. Cum ar fi uşor atunci să se dea o dare de seamă suficient de vorbitoare despre tot acest material, într'o recenzie restrânsă?

Abia dacă vom putea urmări sumar câteva din cele mai extinse capitole, renunţând de bună voie şi la verva expunerii, semănată prin natura problemei cu bufonerii vrednice de râs omeric, alături de episoadele lugubre, cari încrâncenă carnea.

Cu cartea în faţă, ce vedem defilând din marea frescă a pirateriei?

Vedem obârşiile pirateriei, predilecţia Grecilor şi Fenicienilor de a se prăda reciproc; strădania Romanilor de a distruge pirateria.

In evul mediu pirateria apare după isgonirea Maurilor din Spania. O rasă mândră, neîmblânzită, numărând sute de mii de războinici bravi şi civilizaţi, neputându-se împăca cu pierderea atâtor bunuri, a putut forma substratul „piraţilor barbareşti", cari au ţinut aproape neîntrerupt creştinătatea sub teroare până la cucerirea Algerului (1830).

Se pomenesc nume celebre, *Avery, Kidd;* apoi piratul elegant, ce menţinea moravuri austere pe bord *Bartholomew Roberts, Misson,* stupefiant în toată puterea cuvântului. El întemeează pe mare o republică de piraţi, pe principiile: egalitate, libertate, fraternitate, 50 ani înaintea revoluţiei franceze; refuză cu scârbă să adopte obişnuitul stindard negru, cu cap de mort şi adoptă o flamură albă..., în fine jefueşte cu mult tact victimele, tratându-le delicat şi politicos, în fine evitând cu desnădejde vărsările de sânge. E un tip de necrezut, acest *cast pirat,* cum îi zice autorul. Din acest timp sunt şi femeile piraţi *Anna Bonney şi Mary Read,* a căror proces a făcut multă vâlvă.

In mările Chinei, Japonezii erau în vechime groaza chinezilor. Ulterior au fost mari bande de piraţi, chiar chinezi, ca Ching.

O frescă a pirateriei tuturor timpurilor, unde amănuntele romantice sunt îngăduite numai cu sgârcenie, dar bine alcătuită, copios documentată, aceasta e cartea în ceeace cuprinde.

Putea-va reînvia pirateria în timpurile moderne, cu aviaţie, crucişătoare rapide, submarine, cu *costul* de acum al navelor? Autorul îşi pune problema şi răspunde că foarte probabil *nu,* chiar dacă civilizaţia actuală ar îndura o criză ce-ar răsturna-o cu totul. Aşa că acest element pitoresc, dar de a cărui prezenţă temută ne lipsim bucuroşi, va rămâne bun dispărut de pe mări.

I. CADARIU

L. N. R. în faţa ultimelor evenimente

Cu prilejul odiosului atentat dela Marsilia, Liga Navală Română a adresat M. M. L. L. Regele Carol II, Regina Maria şi Regina Marioara telegrame de condoleanţe cu următorul cuprins:

„In numele Ligei Navale Române cu adâncă mâhnire depun respectuos la picioarele Majestăţii Voastre condoleanţele noastre cele mai profunde".

V. Preşedinte Amiral Coandă

la care s'a primit următorul răspuns:

„Mulţumesc din inimă pentru condoleanţe.

CAROL

Iar la felicitările pentru ziua naşterii M. Sale Regelui Carol, M. S. a binevoit a răspunde:

„Mulţumesc Ligei Navale Române pentru urări.

CAROL

Activitatea tineretului L. N. R.

Secţia de propagandă „Comandor Eugen Botez"

Luna aceasta se împlineşte un an de când a luat fiinţă secţia de propagandă a tineretului, cu o filială la Focşani şi în perspectivă altele.

Tineretul inimos şi-a dat seama dela început că trăind într'o epocă în care mai mult *„se cere",* cel mai practic mijloc de reuşită e *„a da",* cu folos din toate punctele de vedere, atât pentru membri cât şi pentru atingerea scopurilor Ligei Navale.

Unul din aceste mijloace sunt *excursiile,* în ţară şi aiurea, mai ales aiurea, spre a se vedea că pe acolo se dă fără a se cere.

S'a profitat de excelentele relaţii dintre cele două ligi navale Polone şi Române şi cu concursul Legaţiei şi Consulatului Polon, al asociaţiei Universitare Polone s'au desăvârşit:

1) Excursie între 1—7 Aprilie cu prilejul congresului asociaţiei universitare „Liga" la care au luat parte 80 membri.

2) Un delegat al L. N. R. a urmat între 15 Iunie—15 Iulie cursul de informaţii dela Stary-Sacz din munţii Tatra.

3) Patru membrii au urmat între 1 Iulie—1 August cursul de navigaţie cu vele, natație şi canotaj pe lacul Galwe.

4) Doi membri au urmat cursul de navigaţie cu vele, şalupe cu motor şi natație dela Jastarnia (Marea Baltică).

5) Şasesprezece membri, între cari 6 ofiţeri de marină au urmat în două serii cursurile taberei de educaţie preregimentară dela Spala, căpătând diplome de absolvire.

6) O excursie între 24 Iulie—5 August, la care au luat parte 26 membri, în Polonia şi Suedia.

7) Un grup de 32 membri au dus o lună viaţa de tabără maritimă la Hell, cu vizite în Polonia.

Toate aceste excursiuni s'au făcut în condiţiuni materiale extrem de avantajoase, prin buna voinţa Regiei Autonome a C. F. R. şi Căilor Ferate Polone, care au acordat reduceri simţitoare; a Băncii Naţionale Române care a acordat valută sau permisii pentru banii de cheltuială; a Ligei Morska şi a Tineretului Universitar

polon, care a organizat pretutindeni recepţii cordiale oaspeţilor români.

La rândul ei secţia de propagandă a tineretului s'a pus la dispoziţie ori cărui grup de excursionişti poloni spre a-i călăuzi în Bucureşti şi împrejurimi, în ţară, arătându-le tot ce putea da o cât mai frumoasă idee de cultură românească.

Cu toate inerentele greutăţi ale oricărui început şi a lipsei de experienţă în materie de excursiuni, totuşi, ele au reuşit pe deplin, mulţumind pe toţi excursioniştii serioşi, deprinşi cu spiritul împăciuitor ce trebue să menţină solidaritatea, ca grupul să lase cea mai frumoasă impresie pe unde trece.

Reviste primite

Journal de la Marine Marchande No. 805, 806, 807, 808, 809; *Le Yacht* No. 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688; *Die Yacht* No. 35, 36, 37, 38; *De Zee* No. 9; *Revue de la Ligue Maritime Belge* No. 8—9, 10; *Mer et marins,* Oct.; *Übersee* No. 9, 10; *Italia Navale* No .15—16; *Italia Marinara* No. 9, 10; *The Navy,* Oct.; *Morze* No. 10; *Morski Sgovor* No. 9; *Orizontul Maritim* No. 4; *Revista Fundaţiilor Regale* No. 10; *Marina* No. 2; *Buletinul Demografic,* Sept.; *Revista P. T. T.* No. 157—158; *Buletinul P. C. A.,* Aug. Sept.; *Revista de Higienă Socială,* Sept.; *Ziarul Ştiinţelor Populare* No. 47; *Satul* No. 46, 47; *Meseria* No. 4; *Rev. Ad-ţiei Financiare,* Aug.; *L'Heurre Actuelle* No. 5; *Lumea Nouă* No. 9; *Buletinul Agir* No. 9; *Educaţia Fizică* No. 8; *Poporul Românesc* No. 16; *Natura* No .8; *Lupul de Argint* No. 29, 30—31; *Antigaz* No. 9—10.

Redacţionale

Cu ocaziunea zilei Sf. Maria, ziua marinei s'a mai colectat următoarele sume, pe lângă cele publicate în No. 9, anul III al revistei noastre:

Făgăraş lei 172, prin garnizoană.
Dumbrăveni lei 386, prin primărie.
Târgovişte lei 530, prin garnizoană.
Adjud lei 270, prin primărie.
T. Severin lei 6060, prin Căpitănia Portului.
Hunedoara lei 272, prin primărie.
Bistriţa lei 1589, prin garnizoană.
Isaccea lei 235, prin Căpitănia Portului.
Salonta-Bihor lei 440, prin primărie.
Calafat lei 690, prin Căpitănia Portului.
Vâlcov lei 968, prin Căpitănia Portului.

ERRATA

In articolul Eroii Mărei din numărul trecut, s'a strecurat o eroare care schimbă cu totul înţelesul ultimelor rânduri (pag. 180).

Ultimul aliniat trebue citit astfel:

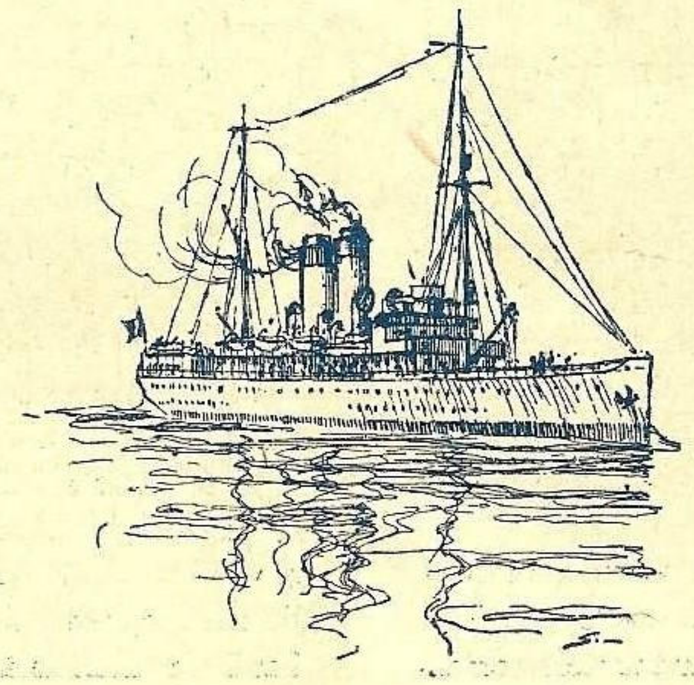
Astăzi, Puerto Rico nu mai este spaniol, dar rămâne monumentul ridicat regrului Rojas de recunoştinţa întregului port; pe stă scris numai atât:

VICTOR ROJAS
CARE A SALVAT DOUĂSUTE DE VIEŢI OMENEŞTI
Şi le-a salvat numai cu trupul său

Articole se plătesc cu tariful:
250 lei pagina lucrări originale
125 lei pagina compilaţii, recenzii
100 lei pagina de traduceri.
Manuscrise nu se înapoiază. Ele trebuesc scrise citeţ, preferabil la maşină, pe o singură parte.

☐ La sediul Central al Ligii Navale Române, se găsesc de vânzare:

Cartea Dunării de Jean Bart lei 60.
Codul maritim de C. Tonegaru.
Albumul navelor româneşti de pictor C. Ştiubei, lei 60.



ITINERARIUL
LINIEI: CONSTANŢA — VARNA — ISTANBUL — SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Nov. 5 „	Nov. 19 „	Dec. 3 „	Déc. 17 „	Dec. 31 „	
VARNA	Sos. Luni ora 17	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »	
	Plec. „ „ 22	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »	
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	6 »	20 »	4 »	18 »	Janv. 1935 1 »	
	Plec. „ „ 16	6 »	20 »	4 »	18 »	1 »	
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	7 »	21 »	5 »	19 »	2 »	
	Plec. Vineri „ 13	9 »	23 »	7 »	21 »	4 »	
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	
	Plec. Duminică „ 19	11 „	25 „	9 »	23 »	6 »	
VARNA	Sos.	ESCALĂ SUSPENDATĂ					
	Plec. „ „ 12³⁰						
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 18	—	—	—	—	—	
	„ „ „ 10	12 »	26 »	10 »	24 »	7 »	

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

(CABINE INTERIOARE)

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia: Constanţa—Varna — Istanbul — Salonic
Vaporul „PRINCIPESA MARIA„

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 900	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 680	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 220	„ 400	„ 900
VARNA	I	Leva 700	—	Leva 1.050	Leva 3.260
	II	„ 510	—	„ 770	„ 2.050
	IV	„ 220	—	„ 320	„ 755
ISTANBUL	I	Lire T. 29	Lire T. 17	—	Lire T. 27
	II	„ 21	„ 12	—	— 19
	IV	„ 5,5	„ 4,5	—	— 7
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

(CABINE INTERIOARE)

Linia: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa
Vaporul „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2.200	Lei 4.500	Lei 8.400
	II	—	„ 1.500	„ 3.200	„ 6.000
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1.600
ISTANBUL	I	Lire T. 30	—	Lire T. 31	Lire T 88
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17
PIREU	I	Fr. Frs. 750	Fr. Frs. 400	—	Fr. Frs. 425
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—
	II	„ „ 1.050	„ „ 870	„ „ 330	—
	IV	„ „ 270	„ „ 220	„ „ 70	—

Lire T. = Lire Turceşti // Fr. Frs. = Francezi // P. T. = Piaştrii Egipţieni

INFORMAŢIUNI

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasă unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară, se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele delux o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale vâpoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA, PELEŞ şi ARDEAL se cuprinde şi hrana.

Preţul Biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (frs. fr. 18) pe zi. Călătorii de punte pot obţine un pat plătind un supliment de 20% asupra preţului tarifar,

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit; următorii plătesc 25% din preţul tarifar,

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 15% şi familiile compuse din 5--10 persoane de o reducere de 20% asupra preţuiui tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Grupurile de călători de cel puţin 20 persoane, precum şi turiştii în grupuri de cel puţin 10 persoane se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile compuse din 3 membri, cari cumpără bilete de dus şi întors, se bucură de o reducere 40% asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii, ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletutui.

Persoanele care cumpără bilete circulare: Constanţa—Marsilia—Constanţa, Istanbul—Marsilia—Istanbul şi Pireu—Marsilia—Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifar de întoarcere, daeă nu întrerup călătoria

Călătorii trebuesc săşi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosire în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţurile biletelor sunt supuse ca de obicei varaţiunile lor, fără a fi nevoe de aviz prealabil.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „ROMÂNIA", „DACIA" ŞI „REGELE CAROL"

Linia I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa.

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire			REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	(DACIA) III	ROMÂNIA I	(DACIA) II	REG. CAROL I I	(DACIA) III	REG. CAROL I I	(DACIA) II	REG. CAROL I I
		Linia I	Linia II	Linia III												
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Oct. 13 „	Oct. 20 „	Oct. 27 „	Nov. 3 „	Nov. 10 „	Nov. 17 „	Nov. 24 „	Dec. 1 „	Dec. 8 „	Dec. 15 „	Dec. 22 „	Dec. 29 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 13	D-că » 13	D-că » 13	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	» » 10	» » 10	» » 10	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Marţi » 11	Marţi » 11	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20„	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Jav.
	Plec.	» » 18	» » 18	» » 18	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20„	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 14	—	—	—	1 Nov.	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—
	Plec.	—	» » 23	—	—	—	1 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—
HAIFA	Sos.	—	V-ri » 6	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—	—	—	28 „	—
	Plec.	—	» » 12	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—	—	—	28 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	Joi » 8	18 „	25 „	3 „	8 „	15 „	22 „	1 Dec.	7 „	13 „	20 „	29 „	3 „
	Plec.	V-ri » 16	D-că » 16	» » 15	18 „	26 „	4 „	9 „	15 „	23 „	2 „	6 „	13 „	21 „	30 „	4 „
HAIFA	Sos.	—	—	V-ri » 11	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 23	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—
BEIRUT	Sos.	—	—	S-tă » 6	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	15 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 12	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	15 „	—	—	—
PIREU	Sos.	D-că » 7	M-ţi » 7	Luni» 7	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „	17 „	23 „	1 Jan.	6 „
	Plec.	» » 15	» » 15	» » 15	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „	17 „	23 „	1 „	6 „
ISTANBUL	Sos.	Luni » 16	M-ri » 16	Marti » 14	23 „	29 „	7 „	12 „	20 „	26 „	6 „	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „
	Plec.	M-ţi » 12	Joi » 12	M-ri» 16	24 „	30 „	8 „	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	18 „	25 „	3 „	8 „
CONSTANŢA	Sos.	M-ri » 3	V-ri » 3	Joi » 3	25 „	31 „	9 „	14 „	22 „	28 „	7 „	12 „	20 „	26 „	4 „	9 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din ca inele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când uu călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti un supliment de 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

In lunile de Iunie, Iulie, August şi Septembrie, se acordă călătorilor o reducere de 20%.

HRANA. Preţul biletelor de clasa II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau băuturi. La clasa III-a şi a IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

In timpul escalei vaporului în Portul Alexandria, masa nu este cuprinsă la costul biletului.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75%, din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane adulte, călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere,

Familiile compuse din 3 persoane adulte, care cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai multe, de o reducere de 50%.

VOIAJORI DE COMERŢ ŞI ARTIŞTI Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceiaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ, dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane, beneficiază de reduceri speciale,

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra biletului de întoarcere, osebit de reducerile pentru copii, menţionate mai sus.

In afară de această excepţie. nici un cumul de reduceri nu se va face.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

mână. Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de vor fi cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 2100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 83	L. ot. 90	L. ot. 93
	II	„ 22	—	„ 18	„ 62	„ 68	„ 71
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	VI	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 560	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 375	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 70	„ 80	„ 90
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.400	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 720	—	Fr. frs. 145	Fr. frs. 325
	II	„ 1.030	„ 750	„ 500	—	„ 100	„ 320
	III	„ 450	„ 340	„ 200	—	„ 55	„ 85
	IV	„ 300	„ 230	„ 135	—	„ 35	„ 56
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 700	—	—	P. T. 320
	II	„ 1.100	„ 900	„ 460	—	—	„ 240
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 90
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—	—	—
	II	„ 1.020	„ 870	„ 330	—	—	—
	III	„ 400	„ 330	„ 100	—	—	—
	IV	„ 270	„ 220	„ 70	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I" SAU „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4500	Lei 8400	Lei 8500	Lei 9000
	II	—	„ 1500	„ 3200	„ 6000	„ 6100	„ 6600
	III	—	„ 600	„ 1200	„ 2400	„ 2750	„ 3100
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1600	„ 1800	„ 3100
ISTANBUL	I	L. ot. 30	—	L. ot. 31	L. ot. 88	L. ot. 90	L. ot. 95
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67	„ 68	„ 72
	III	„ 8	—	„ 7,5	„ 25	„ 27	„ 29
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17	„ 18	„ 19
PIREU	I	Fr. frs. 750	Fr. frs. 400	—	Fr. frs. 425	Fr. frs. 560	Fr. frs. 630
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300	„ 410	„ 460
	III	„ 195	„ 90	—	„ 100	„ 110	„ 130
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60	„ 80	„ 90
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.530	P. T. 1.285	P. T. 500	—	P. T. 350	P. T. 390
	II	„ 1.150	„ 915	„ 355	—	„ 265	„ 275
	III	„ 510	„ 400	„ 125	—	„ 90	„ 100
	IV	„ 340	„ 270	„ 80	—	„ 60	„ 66
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 720	—	—	P. T. 160
	II	„ 1.100	„ 900	„ 500	—	—	„ 110
	III	„ 500	„ 340	„ 160	—	—	„ 60
	IV	„ 330	„ 230	„ 100	—	—	„ 40
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.240	Fr. frs. 850	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 910	„ 650	„ 415	—	—	—
	III	„ 360	„ 300	„ 125	—	—	—
	IV	„ 240	„ 200	„ 85	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE (Tarif des billets de voyage)

pentru vaporul mixt „ARDEAL“ (pour le bateau mixte „Ardeal“)

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	Lei cl. unique	600	1000	2400	6800	—	—	—	—	—
	pont	200	350	650	1875	—	—	—	—	—
de Soulina	Lei cl. unique		600	2150	6350	—	—	—	—	—
	pont		250	575	1750	—	—	—	—	—
de Constantza	Lei cl. unique			1650	5550	—	—	—	—	—
	pont			400	1625	—	—	—	—	—
de Istanbul	Ltq. cl. unique				56	—	—	—	—	—
	pont				17	—	—	-	—	—
de Haifa	P. T. cl. unique					140	92	74	175	230
	pont					50	30	20	50	60
de Tripoli	Frs. fr. cl. unique						55	175	220	260
	pont						20	60	70	85
de Beyrouth	Frs. fr. cl. unique							115	185	240
	pont							40	50	56
de Jaffa	P. T. cl. unique								145	230
	pont								50	60
de Port-Said	P. T. cl. unique									170
	pont									50

NOTE:

Les prix des billets de la classe unique renferment la nourriture et une couchette dans les cabines du pont inférieur. Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix du pont ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchetes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur les prix tarifaires et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120—au Frs. fr. 18—par jour.

Pour autres précisions voir page 13 „Informations“.

Ltq. signifie „Lires turques“,
Frs. fr. signifie „Francs français“
P. T. signifie „Piastres tarif egyptiens“.

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable.

Pour		Haifa	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	P. T. cl. unique	175	785	1000		
	pont	50	235	295		
de Alexandrie	P. T. cl. unique	255	770	950		
	pont	60	220	270		
de Haifa	P. T. cl. unique		805	960		
	pont		220	284		
de Istanbul	Ltq. cl. unique			20		
	pont			5,5		
de Constantza	Lei cl. unique				600	1000
	pont				250	350
de Soulina	Lei cl. unique				600	
	pont				250	

Les prix des billets de Alexandrie, de Port-Said, de Haifa, de Istanbul à Soulina et Galatz, s'obtiennent par la somme des prix des billets de ces ports à Constantza et des prix des billets de Constantza respectivement à Soulina et à Galatz. La nourriture pendant le séjour à Constantza n'est pas comprise dans les prix tarifaires.

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

4. La nourriture, pendant le séjour dans les ports du Levant, n'est pas comprise dans les prix tarifaires de la „classe unique“. Elle pourra être obtenue au bateau contre la somme de Frs. fr. 45 ou P.T. 53 par jour.

TARIFUL BILETELOR DE CALĂTORIE — (Tarif des billets de voyage

al liniilor DUNĂRE—CONSTANȚA—MAREA EGÉE și DUNĂRE—CONSTANȚA=LEVANT

(des lignes Danube — Constantza — Mer Egee et Danube — Constantza — Levant.)

Pour		Soulina	Constantza	Istanbul	Le Pirée	Haifa	Tripoli	Beyrouth	Jaffa	Port-Said	Alexandrie
de Galatz	cl. unique Lei	250	500	1100	2150	3550	—	—	—	—	—
	pont Lei	125	250	385	750	1050	—	—	—	—	—
de Soulina	cl. unique Lei		250	830	1900	3300	—	—	—	—	—
	pont Lei		125	300	665	1000	—	—	—	—	—
de Constantza	cl. unique Lei			600	1650	3050	—	—	—	—	—
	pont Lei			300	575	950	—	—	—	—	—
de Istanbul	cl. unique Ltq.				13	31	—	—	—	—	—
	pont Ltq.				4,5	11	—	—	—	—	—
de Haifa	cl. unique P.T.					64	50	50	90	155	
	pont P.T.					32	25	25	45	55	
de Tripoli	cl. unique Frs.fr.						45	80	120	165	
	pont Frs.fr.						20	40	60	80	
de Beyrouth	cl. unique Frs.fr.							55	105	155	
	pont Frs.fr.							30	50	55	
de Jaffa	cl. unique P.T.								75	140	
	pont P.T.								40	55	
de Port-Said	cl. unique P.T.									85	
	pont P.T.									45	

NOTE:

Les prix tarifaires ne renferment ni la nourriture ni les taxes d'embarquement et de débarquement.

La nourriture peut être obtenue à bord en payant Lei 300 ou Frs. fr. 45 par jour en „classe unique“ et Lei 120 ou Frs. fr. 18 par jour pour le „pont“.

Ces prix sont valables pour les bateaux mixtes: Durostor, Dobrogea et Bucureşti.

Pour le bateau mixte „Ardeal“ voir tarif spécial, page 12.

Ltq. signifie „Lires turques“
Frs. fr. signifie „Francs français“
P. T., signifie „Piastres tarif egyptiens“
Pour autres précisions voir en page 13 „Informations“

Pour		Haifa	Patras	Chios	Volo	Istanbul	Constantza	Soulina	Galatz
de Port-Said	cl. unique P.T.	90	—	—	—	395	490	515	550
	pont P.T.	45	—	—	—	140	170	180	190
de Alexandrie	cl. unique P. .	155	—	—	—	360	460	480	520
	pont P. .	55	—	—	—	125	160	170	180
de Haifa	cl. unique P.T.	—	—	—	—	410	485	525	565
	pon P.T.	—	—	—	—	140	150	160	170
du Pirée	cl. unique Frs.fr.	50	70	90		165	250	275	315
	pont Frs.fr.	25	35	45		55	85	95	110
de Patras	cl. unique Frs.fr.		115	130		210	280	315	335
	pont Frs.fr.		40	45		75	100	110	120
de Chios	cl. unique Frs.fr.			90		185	250	280	310
	pont Frs.fr.			45		65	90	100	110
de Volo	cl. unique Frs.fr.				145	225	260	310	
	pont Frs.fr.				50	80	95	105	
de Istanbul	cl. unique Liq.					8	11	14	
	pont Liq.					4	4	5	
de Constantza	cl. unique Lei					250	500		
	pont Lei					125	250		
de Soulina	cl. unique Le					250			
	pont Le					125			

AVIS IMPORTANT

1. De Galatz, Soulina, Constantza et Istanbul on délivre des billets seulement pour Haifa.

2. Du Levant on ne délivre des billets pour Istanbul, Constantza, Sulina et Galatz que d'un seul port et soit, de celui qui sera touché par le bateau, dans le voyage respectif, comme dernière escale avant Istanbul.

3. Entre les ports de la Syrie, de la Palestine et de l'Egypte, on ne délivre des billets que d'un port pour un autre immédiatement suivant.

Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis prèalable.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale		PLECĂRI Départs	SOSIRI Arrivées	B PELEŞ	A SUCEAVA	B ALBA-IULIA	A PELEŞ
GALATZ		7 h.		29 Oct.	16 Nov.	3 Dec.	20 Dec.
SOULINA		—	16 h.	29 „	16 „	3 „	20 „
		17 h.	—	29 „	16 „	3 „	20 „
CONSTANTZA		—	6 h.	30 „	17 „	4 „	21 „
		14 h.	—	1 Nov.	19 „	6 „	23 „
ISTANBUL		—	10 h.	2 „	20 „	7 „	24 „
		17 h.	—	2 „	20 „	7 „	24 „
IZMIR		—	6 h.	—	22 „	—	26 „
		18 h.	—	—	22 „	—	26 „
LE PIRÉE		—	6 h.	4 „	—	9 „	—
		14 h.	—	4 „	—	9 „	—
MALTE		—	18 h.	6 „	25 „	11 „	29 „
		20 h.	—	7 „	26 „	12 „	30 „
ALGER		—	6 h.	10 „	—	15 „	—
		12 h.	—	13 „	—	18 „	—
VALENCE		—	11 h.	14 „	—	19 „	—
		18 h.	—	15 „	—	20 „	—
BARCELONE		—	16 h.	—	29 „	—	2 Jan
		15 h.	—	—	1 Dec.	—	4 „
MARSEILLE		—	9 h.	17 „	2 „	22 „	5 „
		12 h.	—	21 „	6 „	26 „	9 „
GÊNES *		—	8 h.	—	7 „	—	10 „
		20 h.	—	—	8 „	—	11 „
NAPLES *		—	8 h.	23 „	—	28 „	—
		8 h.	—	24 „	—	29 „	—
CATANE ou MESSINE (facult)		—	7 h.	—	11 „	—	14 „
		7 h.	—	—	13 „	—	16 „
LE PIRÉE		—	9 h.	27 „	15 „	1 Jan.	18 „
		18 h.	—	27 „	15 „	1 „	18 „
ISTANBUL		—	6 h.	29 „	17 „	3 „	20 „
		18 h.	—	29 „	17 „	3 „	20 „
CONSTANTZA		—	14 h.	30 „	18 „	4 „	21 „
		20 h.	—	2 Dec.	20 „	6 „	23 „
SOULINA		—	6 h.	3 „	21 „	7 „	24 „
		7 h.	—	3 „	21 „	7 „	24 „
GALATZ			16 h.	3 „	21 „	7 „	24 „

*) Pentru ruta „C" escalele la „Genova" şi „Napoli" sunt facultative.

NOTE: Direcţiunea S. M R. nu răspunde deîntârzierilecauzate de forţă majoră In timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile voravea loc din şi la Constantza.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIILE LINIILOR: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE (I) şi DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT (II)

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale		PLECARI Départs	SOSIRI Arrivées	II Ardeal	I Durostor	II Oituz	I Durostor	II Bucureşti	II Ardeal	I Durostor	II Oituz
GALATZ		7 h.	—	13/X	13/X	29/X	10/XI	15/XI	1/XII	8/XII	17/XII
SOULINA		—	17 h.	13 „	13 „	29 „	10 „	15 „	1 „	8 „	17 „
		18 h.	—	13 „	13 „	29 „	10 „	15 „	1 „	8 „	17 „
CONSTANTZA		—	6 h.		14 „	30 „	11 „	16 „		9 „	18 „
		7 h.	—		15 „	31 „	12 „	17 „		10 „	19 „
		—	6 h.	14 „					2 „		
		15 h.	—	15 „					3 „		
ISTANBUL		—	11 h.	16 „	16 „	1/XI	13 „	18 „	4 „	11 „	20 „
		20 h.	—	16 „	16 „	1 „	13 „	18 „	4 „	11 „	20 „
LE PIRÉE		—	16 h.	—	18 „	—	15 „	—	—	13 „	—
		15 h.	—	—	21 „	—	18 „	—	—	16 „	—
PATRAS ou CHIOS (facult)		—	7 h.	—	22 „	—	19 „	—	—	17 „	—
		7 h.	—	—	24 „	—	21 „	—	—	19 „	—
HAIFA		—	6 h.	20 „	—	6 „	—	23 „	8 „	—	25 „
		18 h.	—	22 „	—	8 „	—	25 „	10 „	—	27 „
TRIPOLI (facult)		—	9 h.	23 „	—	9 „	—	26 „	11 „	—	28 „
		20 h.	—	23 „	—	9 „	—	26 „	11 „	—	28 „
BEYROUTH		—	6 h.		—	10 „	—	27 „		—	29 „
		16 h.	—		—	11 „	—	28 „		—	30 „
		—	6 h.	24 „	—		—		12 „	—	
		20 h.	—	25 „	—		—		13 „	—	
IAFFA		—	8 h.	26 „	—	12 „	—	29 „	14 „	—	31 „
		18 h.	—	1/XI	—	17 „	—	4/XII	20 „	—	5/I
PORT-SAID		—	9 h.	2 „	—	18 „	—	5 „	21 „	—	6 „
		16 h.	—	3 „	—	19 „	—	6 „	22 „	—	7 „
		—	12 h.		—	20 „	—	7 „		—	8 „
ALEXANDRIE *		18 h.	—		—	21 „	—	8 „		—	9 „
		—	7 h.	4 „	—		—		23 „	—	
		20 h.	—	4 „	—		—		23 „	—	
HAIFA (facult.)		—	7 h.	6 „	—	23 „	—	10 „	25 „	—	11 „
		18 h.	—	6 „	—	23 „	—	10 „	25 „	—	11 „
VOLO		—	19 h.	—	25 „	—	22 „	—	—	20 „	—
		15 h.	—	—	26 „	—	23 „	—	—	21 „	—
ISTANBUL		—	8 h.	10 „	28 „	28 „	25 „	15 „	29 „	23 „	16 „
		12 h.	—	10 „	28 „	28 „	25 „	15 „	29 „	23 „	16 „
		—	13 h.		29 „	29 „	26 „	16 „		24 „	17 „
CONSTANTZA		20 h.	—		31 „	1/XII	28 „	18 „		26 „	19 „
		—	8 h.	11 „					30 „		
		20 h.	—	12 „					31 „		
SOULINA		—	7 h.	13 „	1/XI	2 „	29 „	19 „	1/I	27 „	20 „
		8 h.	—	13 „	1 „	2 „	29 „	19 „	1 „	27 „	20 „
GALATZ			18 h.	13 „	1 „	2 „	29 „	19 „	1 „	27 „	20 „

*) *Escala la Alexandria este facultativă pentru vaporul „Ardeal".*
NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

(Tarif des billets de voyage)

al liniei DUNARE-MEDITERANA OCCIDENTALA

(de la ligne Danube-Mediterranée Occidentale)

pentru cele trei rute (pour les trois routes): „A", „B" et „C".

S. M. R. își rezervă dreptut de a modifica oricând prezentul tarif fără aviz prealabil.

(Le S. M. R. se réserve le droit de modifier le présent tarif sans avis préalable).

		Pour																														
		Soulina			Constantza			Istanbul			Le Pirée Izmir			Malte			Alger			Valence Barcelone			Marseille										
		A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C
de Galatz	Lei cl. unique	600			1000			2800			4500		4200	6900		6900	7400			9000		8100	9000			10050		8700	9500				
	pont	250			350			650			1100		1100	2250		2250	2500			2750		2750	2750			3000		3000	3000				
de Soulina	Lei cl. unique		600			2450			4050		3800	6400		6400	7000			8600		7700	8600			9600		8350	9150				
	pont		250			575			1050		950	2150		2150	2350			2650		2650	2650			2850		2850	2850				
de Constantza	Lei cl. unique			1650			3450			3200	5200		5500	5950			7550		6650	7550			8550		7300	8100				
	pont			400			800			800	2000		2000	2250			2500		2500	2500			2750		2750	2750				
de Istanbul	Frs. fr. cl. unique			220			205	595		680	705			950		825	950			180		995	1110								
	pont			70			70	225		225	250			335		335	335			380		380	380								
de Le Pirée Izmir	Frs. fr. cl. unique							365		495	565			770		665	770			1000		835	930								
	pont							125		125	210			250		250	250			300		300	300								
de Malte	Frs. fr. cl. unique										325			570		390	570			780		545	700								
	pont										100			160		160	160			200		200	200								
de Alger	Frs. fr. cl. unique										165	—	210	400	—	400	475			580		615	—			770		890	—			990	
	pont										65	—	65	100	—	100	115			170		170	—			235		335	—			335	
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique										230		155	155			250			440		440	570			570		725	805			765	
	pont										55		55	55			80			125		125	210			210		240	240			240	
de Marseille	Frs. fr. cl. unique													150		295	340			505		505	605			730		685					
	pont													45		90	90			150		150	210			210		210					
de Gênes	Frs. fr. cl. unique																225			325		375	—			615		615					
	pont																65			95		95	—			200		200					
de Naples	Frs. fr. cl. unique																						—			180		400	—			470	
	pont																						—			55		125	—			125	
de Messine Catane	Frs. fr. cl. unique																																
	pont																																
du Pirée	Frs. fr. cl. unique																																
	pont																																
de Istanbul	Fr. fr. cl. unique																																
	pont																																
de Constantza	Lei cl. unique																																
	pont																																
de Soulina	Lei cl. unique																																
	pont																																

		Pour																														
		Gênes			Naples			Messine Catane			Le Pirée			Istanbul			Constantza			Soulina			Galatz										
		B		C	A		C	B		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C	A		C
de Galatz	Lei cl. unique																																
	pont																																
de Soulina	Lei cl. unique																																
	pont																																
de Constantza	Lei cl. unique																																
	pont																																
de Istanbul	Frs. fr. cl. unique																																
	pont																																
de Le Pirée Izmir	Frs. fr. cl. unique																																
	pont																																
de Malte	Frs. fr. cl. unique																																
	pont																																
de Alger	Frs. fr. cl. unique	475			580		615	—		770	890		—	990	1070	—	1170	1180	—	1280	1310	—	1410	1360	—	1460							
	pont	115			170		170	—		235	335		—	335	405	—	405	440	—	440	460	—	460	475	—	475							
de Valence Barcelone	Frs. fr. cl. unique	250			440		440	570		570	725	805	765	905	985	945	1020	1095	1060	1145	1225	1185	1195	1275	1235							
	pont	80			125		125	210		210	240	240	240	345	345	345	390	390	390	405	405	405	420	420	420							
de Marseille	Frs. fr. cl. unique	150			295	340		505		505	605	730	685	740	910	870	855	1020	980	980	1145	1105	1030	1195	1160							
	pont	45			90	90		150		150	210	210	210	310	310	310	350	350	350	365	365	365	380	380	380							
de Gênes	Frs. fr. cl. unique				—	225	325		375	—	615	615	—	755	755	—	865	865	—	995	995	—	1045	1045									
	pont				—	65	95		95	—	200	200	—	235	235	—	310	310	—	330	330	—	345	345									
de Naples	Frs. fr. cl. unique				—	180	400	—	470	545	—	605	615	—	675	740	—	800	790	—	855												
	pont				—	55	125	—	125	200	—	200	215	—	215	230	—	230	245	—	245												
de Messine Catane	Frs. fr. cl. unique				—	330	330	—	515	515	—	605	605	—	735	735	—	790	790														
	pont				—	100	100	—	175	175	—	230	230	—	245	245	—	260	260														
du Pirée	Frs. fr. cl. unique				300	300	300	515	515	515	575	575	575	650	650	650																	
	pont				60	60	60	130	130	130	145	145	145	160	160	160																	
de Istanbul	Fr. fr. cl. unique				235	235	235	360	360	360	410	410	410																				
	pont				70	70	70	85	85	85	100	100	100																				
de Constantza	Lei cl. unique							600	600	600	1000	1000	1000																				
	pont							250	250	250	350	350	350																				
de Soulina	Lei cl. unique										600	600	600																				
	pont										250	250	250																				

NOTE

Les prix des billets de la «classe unique» sont valables pour les cabines du pont inférieur.

Pour les cabines situées sur le pont supérieur il sera perçu une surtaxe de 10% et pour les cabines de luxe une surtaxe de 20% sur les prix tarifaires.

Les prix des billets de la «classe unique» renferment la nourriture et une couchette.

Les prix du «pont» ne donnent droit ni à la nourriture ni aux couchettes. Les voyageurs du pont peuvent toutefois obtenir une couchette payant un suplément de 20% sur le prix tarifaire et aussi la nourriture contre la somme de Lei 120,— ou Frs. fr. 18,— par jour.

La nourriture n'est pas servie au bateau pendant le séjour dans le port de Marseille (escale tête de ligne).

Pour autres précisions voir en page 13 «Informations.»

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

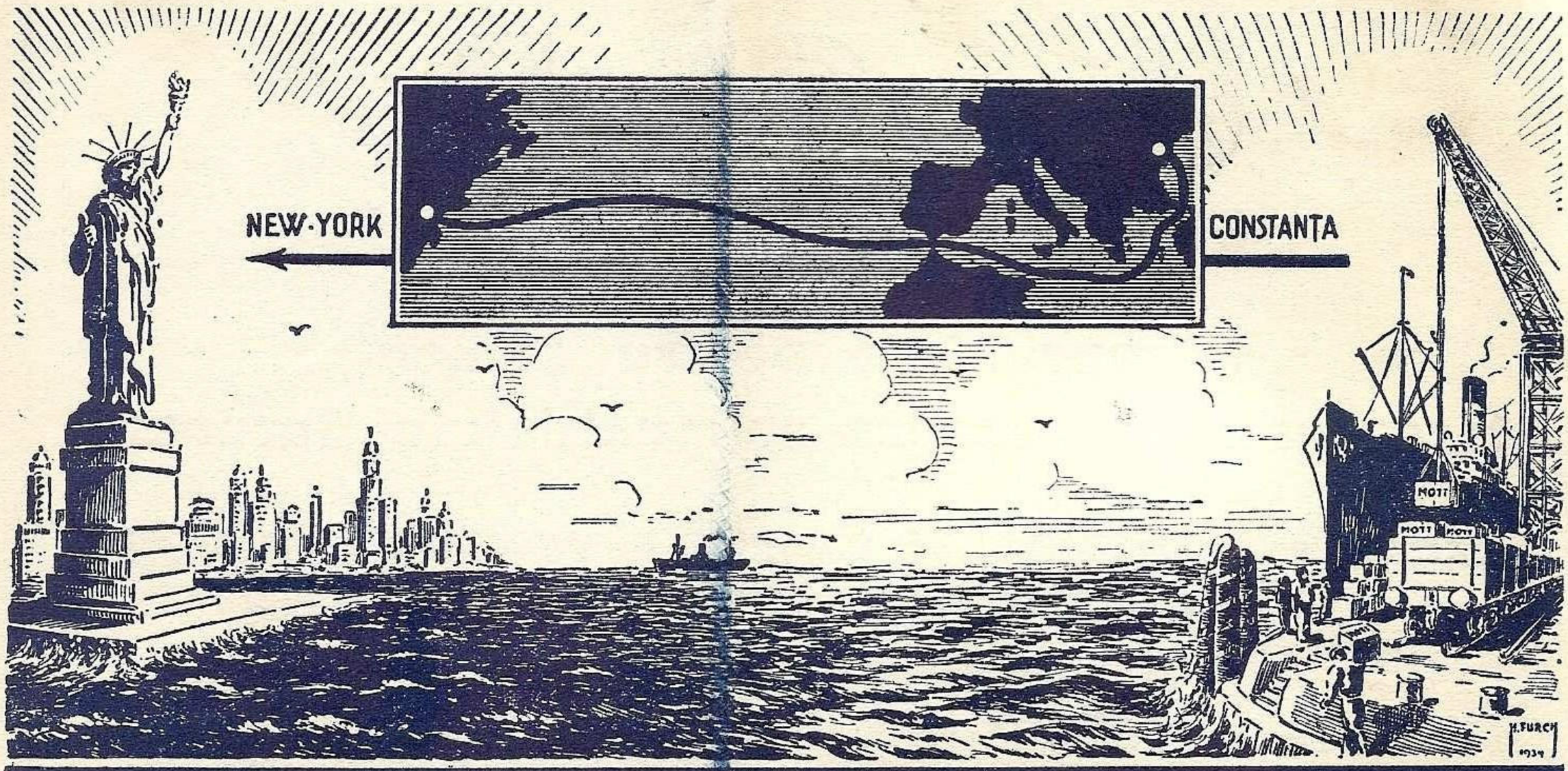
TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANȚA



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte - Prospecte - Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUL. PRINCIPELE MIRCEA, 10 — BUCUREȘTI VI.

Preţul Lei 20.—

Mareo Nostro
Nº 11 - noembrie 1934

11

APEL CĂTRE MARINARI

Imprumutul de înzestrare al țărei, se referă în ceea ce privește marina militară ca și acea civilă regală, în afară de interesul național general, la acela personal al întreg corpului nostru marinăresc.

Echipajele vapoarelor noastre care se găseau în trecere prin porturile italiene în cursul anului trecut au avut posibilitatea să constate la fața locului entusiasmul poporului italian care fiind chemat să subscrie pentru nevoile momentane interne ale țărei lor, patru miliarde lire, au subscris șapte miliarde, deci *cu trei miliarde mai mult*, astfel că a trebuit să se ordone închiderea ghișeurilor căci altfel subscrierile se ridicau și la mai mult, în timp ce nu era nevoie de mai mult decât se ceruse.

De asemenea echipajele vapoarelor noastre care au vizitat și continuă să viziteze porturile italiene, dându-și perfect seamă despre ceea ce s'a putut realiza de pe urma acelui împrumut, în special în domeniul înzestrărei marinei comerciale cu vapoare noui prevăzute cu tot confortul modern și de viteză, ca și al porturilor cu utensile, bazinuri și silozuri, etc..., ar trebui să figureze printre cei dintâi pe listele de subscriere din porturi.

Din acest împrumut național, ambele noastre marine, atât acea militară de sub înțelepta și prudenta conducere a d-lui amiral I. Bălănescu, un excelent vechi cunoscător al celor ceea ce ne trebuie, cât și acea civilă de stat și particulară, vor eși înzestrate cu unități noi și puternice prevăzute după toate cerințele necesităților noastre. Parcul vaselor aparținând statului va fi renovat cu vapoare de viteză pentru continuarea deservirei vadului vechilor linii românești de navigație pe mările îndepărtate, iar pentru acela al armamentului particular sperăm că se vor creia înlesniri prin înființarea unui institut de credit maritim.

Datoria fie cărui comandant este de a se înscrie la împrumutul de înzestrare al țărei cel puțin cu *cappa* pe o călătorie, iar a fiecărui membru din echipaj cu cel puțin suplimentul de salariu în monedă străină pe o călătorie, avantajele ce decurg, în afară de acelea de ordin național, fiindu-le astfel după cum sunt garantate de lege, ca și de semnătura domnului Ministru al departamentului de Finanțe.

PROSPECT DE EMISIUNE

Imprumutul de înzestrare al țărei 4 1/3% din 1934.

Scopul împrumutului. In baza legii publicată în Monitorul Oficial No. 156 din 10 Iulie 1934 și a Jurnalului Consiliului de Miniștri No. 2084 din 6 Octombrie 1934, se autorizâ Ministerul Finanțelor de a emite prin subscripție publică un împrumut care va fi numit „Imprumutul de înzestrare a țării" 4 1/2% din 1934.

Acest împrumut este destinat să acopere cheltuelile pentru investiții absolut necesare apărării naționale, culturii naționale, agriculturii, construcției și refacerii de drumuri, precum și alte lucrări publice.

Imprumutul se va emite în condițiunile următoare:

1. *Obligațiuni. Titluri.* Ministerul Finanțelor emite obligațiuni la purător numite „Obligațiuni 4 1/2% 1934" constituind „Imprumutul de înzestrare a țării" a cărui valoare nominală va fi totalul sumelor cuprinse în obligațiunile efectiv achitate până la sfârșitul subscripțiunilor.

Obligațiunile creiate vor fi în valoarea nominală de 1.000 lei și vor fi reprezentate prin titluri de: o obligație, 2 obligații, 5 obligații, 10 obligații și 20 obligații, adică se vor emite titluri având următoarele valori nominale: 1.000 lei, 2.000 lei, 5.000 lei, 10.000 lei și 20.000 lei.

Fiecare obligație va purta un număr de ordine, deci pe titlurile de două obligațiuni vor figura două numere de ordine consecutive, pe titlul de 5 obligațiuni vor figura cinci numere de ordine consecutive, etc.

2. *Dobânzi. Cupoane.* Obligațiunile vor fi purtătoare de o dobândă de 4 1/2% pe an, începând dela 1 Decembrie 1934 și până la amortizarea lor. Dobânda anuală va fi plătită jumătate la 1 Iunie și jumătate la 1 Decembrie, prima plată de dobândă făcându-se la 1 Iunie 1935.

Obligațiunile vor fi prevăzute cu un număr de 4 de cupoane, pentru plățile de dobânzi necesare în primele 40 de semestre, și un talon în schimbul căruia se va da o nouă foaie de cupoane după achitarea primelor 40 de cupoane.

Cupoanele scăzute se primesc drept numerar pe valoarea lor nominală de către toate casele publice.

3. *Amortizarea.* Obligațiunile vor fi amortizate în cel mult 40 de ani prin trageri la sorți trimestriale, începând din anul 1935. Tragerile la sorți se vor face în zilele de 1 Februarie și 1 Mai ale fiecărui an pentru obligațiunile cari vor fi rambursate la 1 Iunie următor și în zilele de 1 August și 1 Noembrie ale fiecărui an pentru obligațiunile care vor fi rambursate la 1 Decembrie următor.

4. *Rambursarea obligațiunilor. Premii mari. Prime.* Obligațiunile eșite la sorți la tragerile trimestriale vor fi rambursate la scadență *cu premii mari* sau *cu prime de rambursare.*

a) *Amortizarea cu premii mari.* Pentru fiecare total de *un miliard* de lei subscriși în împrumut se vor amortiza cu premii mari, plătindu-se în anul întâiu:

1	oblig.	cu	3.000.000 lei	total	3.000.000 lei
2	„	„	1.000.000 „	„	2.000.000 „
4	„	„	500.000 „	„	2.000.000 „
4	„	„	250.000 „	„	1.000.000 „
46	„	„	100.000 „	„	4.600.000 „
57	obligații	rambursate	în total		12.600.000 lei

In anii următori, numărul obligațiunilor cari, pentru fiecare total de un miliard lei subscris, se rambursează cu premiile mari ară-

tate în tabelul de mai sus, rămâne acelaşi ca în anul întâiu cu excepţia că numărul obligaţiunilor care se rambursează cu câte 100.000 lei se micşorează cu câte o obligaţiune din an în an.

Pentru fracţiunea de miliard ce va fi cuprinsă în valoarea nominală totală subscrisă se va adăoga pentru premiile mari anuale o sumă proporţională cu acea fracţiune.

Distribuţia premiilor mari anuale se va face la cele 4 trageri din anul respectiv în părţi pe cât se poate egale.

Imediat după închiderea subscripţiei, cunoscându-se valoarea nominală a împrumutului, se va arăta cu preciziunea distribuţia premiilor mari acordate la fiecare tragere trimestrială.

b) *Amortizarea cu prime.* Celelalte obligaţiuni eşite la sorţi şi cari nu au eşit la tragerea cu premii se vor achita cu o primă de 200 lei peste valoarea nominală de 1.000 lei. Prin urmare, titlurile de 1.000 lei vor fi rambursate cu 1.200 lei, cele de 2.000 lei cu 2.400 lei, cele de 5.000 lei cu 6.000 lei, cele de 10.000 lei cu 12.000 lei, cele de 20.000 lei vor fi rambursate cu 24.000 lei.

Obligaţiunile eşite la sorţi se primesc, din ziua scadenţii lor de plată, drept numerar pe valoarea lor de rambursate, de către toate casele publice.

5. *Tabel de amortisment.* Numărul obligaţiunilor ce se vor amortiza în fiecare semestru va fi arătat într'un tabel de amortisment tipărit pe fiecare titlu. Acest tabel va fi alcătuit pe baza unei semestrialităţi constante, care ar amortiza întreg împrumutul prin trageri la sorţi în 80 de semestre, cu o dobândă de $2^1/_4\%$ pe semestru, plata obligaţiunilor făcându-se pe valoarea lor nominală. (Această semestrialitate constantă va fi mărită cu suplimentul necesar acoperirii primei de 20% şi a premiilor mari).

6. *Efectuarea tragerilor la sorţi.* Tragerile trimestriale se vor face fără deosebire asupra titlurilor de câte o obligaţiune grupate în serii de 20, asupra titlurilor de 2 obligaţiuni grupate în serii de 10, asupra titlurilor de 5 obligaţiuni grupate în serii de câte 4, asupra titlurilor de câte 10 obligaţiuni grute în serii de câte 2 şi asupra titlurilor de câte 20 de obligaţiuni considerate câte una.

Numărul obligaţiunilor trase la sorţi în fiecare trimestru va fi jumătate din numărul obligaţiunilor arătate în tabelul de amortisment că trebue rambursate în semestrul respectiv, ţinându-se seamă că obligaţiunile sunt trase la sorţi în grupe de câte 20. In tragerile pentru amortizarea cu premii mari, fiecare posesor de titluri participă cu atâtea numere câte obligaţiuni are; prin urmare, posesorul unui titlu de o obligaţie participă cu un număr, posesorul unui titlu de 20 obligaţii participă cu 20 de numere.

7. *Incetarea dobânzilor.* Obligaţiunile eşite la sorţi nu vor mai produce dobânzi dela data când suma cu cari sunt rambursate devine exigibilă. Obligaţiunile prezentate la rambursare trebue să cuprindă toate cupoanele cu scadenţele următoare datei când amortismentul devine exigibil.

Valoarea nominală a cupoanelor lipsă va fi scăzută din suma de rambursare.

8. *Scutirea de impozite şi taxe.* Plata dobânzilor şi a sumelor cu cari se amortizează obligaţiunile va fi făcută purtătorului cupoanelor sau obligaţiunilor fără nici un fel de reducere, adică aceste plăţi sunt scutite de orice fel de impozit (elementar şi supra cotă) şi de orice fel de taxe sau drepturi de orice natură prezente sau viitoare percepute sau impuse de Stat.

Deasemenea, obligaţiunile vor fi scutite de impozitul pe succesiuni şi de impozitele pe actele dotale şi cele de donaţiuni.

9. *Stabilitatea leului.* Plata dobânzilor şi amortizărilor se va face în lei aşa cum sunt definiţi prin legea monetară din 7 Februarie 1929, adică 1 leu corespunzând cu valoarea legală de azi a unei cantităţi de 10 mii grame aur cu titlu 0,900.

10. *Lombardare. Garanţii. Cauţiuni.* Titlurile acestui împrumut vor fi primite spre lombardare de către Banca Naţională a României, Casa de Depunere şi Casa Naţională de Economii şi Cecuri poştale.

Ele vor fi primite pe valoarea lor nominală în toate cazurile când legea sau regulamentul obligă la depunerea de garanţii sau cauţiuni.

11. *Prescripţiuni de plată.* In cazul când plata vreunui cupon nu va fi cerută în timp de 5 ani dela scadenţa sa, sau amortizarea vreunei obligaţiuni nu va fi reclamată într'un interval de 10 ani dela data scadenţei sale, posesorul cuponului sau obligaţiunii, pierde dreptul la sumele ce i s'ar fi cuvenit, acestea rămânând în folosul Statului.

12. *Subscripţiuni. Preţul de emisiune.* Subscripţiunile la acest împrumut se vor face între 5 şi 30 Noembrie 1934, Ministerul Finanţelor rezervându-şi dreptul să le închidă şi mai înainte.

Preţul de emisiune al unei obligaţiuni de 1.000 lei este de 880 lei şi se plăteşte odată cu subscrierea.

13. *Plăţi cu titluri de rentă.* Se admite ca o parte din suma de plată, care să nu depăşească 20% din valoarea nominală subscrisă, să se facă cu titluri din rentele de mai jos, socotite pe cursul arătat în dreptul fiecăruia.

	RENTA	CURSUL		RENTA	CURSUL
1	4% 1889 Internă	75%	11	4% 1908	60 %
2	4 „ 1889 Externă	75 „	12	4 „ 1910 Internă	55 „
3	4 „ 1891	75 „	13	4 „ 1910 Externă	55 „
4	4 „ 1894	65 „	14	$4^1/_{20}$% 1913	55 „
5	4 „ 1895 Internă	70 „	15	5% 1916 Impr. naţ.	55 „
6	4 „ 1896	60 „	16	5 „ 1919 „ unirii	55 „
7	4 „ 1898	45 „	17	5 „ 1920 „ refac.	55 „
8	5 „ 1903	60 „	18	5 „ 1920 Deblocată	50 „
9	4 „ 1905 A. B.	55 „	19	5 „ 1922 Rent de expr. amort.	20 „
10	4 „ 1905 convertită	55 „	20	6 „ 1922 „ „ prepetuă	50 „

Obligaţiunea de 1.000 lei se poate plăti deci cu 680 lei în numerar şi 200 lei în titluri de rentă.

Dacă valoarea titlurilor prezentate în plată depăşeşte 20% din valoarea nominală totală subscrisă, plusul rămâne în folosul Statului; dacă este mai mică de 20%, diferenţa se complectează cu numerar.

Titlurile primite în plată trebue să aibă toate cupoanele cu scadenţele ulterioare datei de 1 Decembrie 1934.

14. *Ghişeuri de subscripţie.* Subscripţiile şi vărsămintele se vor face la Banca Naţională a României şi Sucursalele ei, la Casa Naţională de Economie şi Cecuri poştale, la Birourile oficiilor poştale, la toate Casele publice şi la Băncile ce vor fi arătate la timp.

Ghişeurile de subscripţie vor pune la dispoziţia subscriitorilor formularele necesare. Pentru sumele vărsate se va elibera o chitanţă de primire, care, la nevoe, poate fi trecută de titularul ei pe numele altei persoane, prin simpla menţiune în scris, pe acea chitanţă, a transmisiunii posesiunii.

15. *Liberarea titlurilor.* Titlurile definitive cuvenite subscriitorilor vor fi liberate în schimbul chitanţelor de vărsăminte prin ghişeurile unde s'au făcut subscripţiile.

Ministrul Finanţelor, VICTOR SLĂVESCU

IUBITORI AI MĂRII!

Voiţi ca Dunărea şi Marea noastră să fie cu adevărat a noastră?
Subscrieţi la împrumut.

Marina şi Imprumutul de Inzestrare

Marina nu e un lux
M. S Regele Carol II

Când încheem numărul nostru, întreg poporul românesc se întrece să-şi arate dragostea către ţară şi dorul de un mai bine prin subscrierea la *împrumutul de înzestrare*. Din toate colţurile ţări vin cele mai îmbucurătoare ştiri : dela primul cetăţean, — M. S. Regele, Augustul nostru preşedinte, — până la lucrătorul manual sau elev de şcoală, cu toţi se întrec să-şi depună micile economii, banii strânşi la ciorap.

Dar ceiace este de asemenea îmbucurător şi semnificativ, e faptul că în planul de înzestrare al Ţării, marina de astă dată nu a fost uitată, dregătorii şi-au dat seama că ea *„nu este un lux, ci o necesitate"*, au înţeles marele, covârşitorul ei rol atât în apărarea, cât şi în propăşirea ei economică, — fără a mai vorbi de latura educativă.

In ceiace priveşte apărarea naţională, fără a putea da în vileag programul nostru naval şi fără a comite o indiscreţiune, putem afirma însă că el nu e desăvârşit nici ca material, nici ca antrenament. Nu avem nici la Mare, nici la Dunăre navele impuse de nevoile apărării, nici Bază Navală cu şantiere, docuri plutitoare sau basinuri de îndocat, pentru ca curăţirea fundurilor, reparaţiunile să se poată face bine, grabnic şi la adăpost.

O flotă fără mijloace de antrenare, — eşiri la larg, trageri, rezolvări de teme, — e ca şi inexistentă, e flota de pe vremea hamidiană, când navele stăteau închise în Cornul de Aur cu pistoanele de înaltă presiune şi închizătoarele tunurilor scoase şi puse sub sigiliu la Ildiz Kiosc.

Şi tot atât de inexistentă e şi flota lipsită de o bază,— din prima zi, dela prima avarie, poate fi imobilizată pentru întreaga campanie.

Să-şi reamintească fiecare cum din lipsa unei baze navale crucişetorul *Elisabeta* şi torpiloarele noastre s'au refugiat în campania 1913 tocmai pe braţul Măcinului.

De asemenea faptul că distrugătoarele noastre ca să-şi facă toaleta anuală trebuesc trimise la Neapoli, Livorno sau Stenia (Bosfor), din lipsa unui basin sau doc plutitor. Bani mulţi eşiţi din ţară în timp de pace, imposibilitate de a face la fel în timp de război.

Dacă trecem la marina comercială, care trebue văzută atât ca atare, cât şi ca un factor de seamă în caz de război, — şi ea se va bucura de împrumutul de înzestrare.

Din acest ultim punct de vedere nu trebue să uităm efectivul concurs dat la Dunăre de şlepurile şi remorcherele naţionale : transporturi de trupe, poduri dela un mal la altul, evacuarea materialului flotant din Galaţi şi Brăila, şantiere mobile pe şlepuri, etc.

De asemenea, transformarea pasagerelor noastre în crucişetoare auxiliare armate de ruşi,— findcă noi nu aveam pregătit materialul— şi rolul jucat de ele în nenumărate acţiuni. Nu trebue uitat nici transporturile de muniţiuni şi aeroplane cu cargoboturile noastre din Franţa în marea Albă sau Wladivostoc, cu destinaţia România.

Din punct de vedere pur comercial flota noastră nu mai e, cum a fost odată, la înălţimea situaţiei şi a prestigiului ce atinsese. Fără a mai fi „un capo-d'operă de cârpituri", fiindcă vechile cargoboturi au fost înlocuite cu noile nave mixte, totuşi faţă de nevoile actuale şi viitoare, ea se găseşte în aceiaşi situaţie inferioară ca şi cea militară.

Inainte de războiu navele noastre comerciale au introdus mărfurile noastre pe pieţi în care erau necunoscute, reuşind astfel să câştigăm debuşeuri în orient şi chiar în occident.

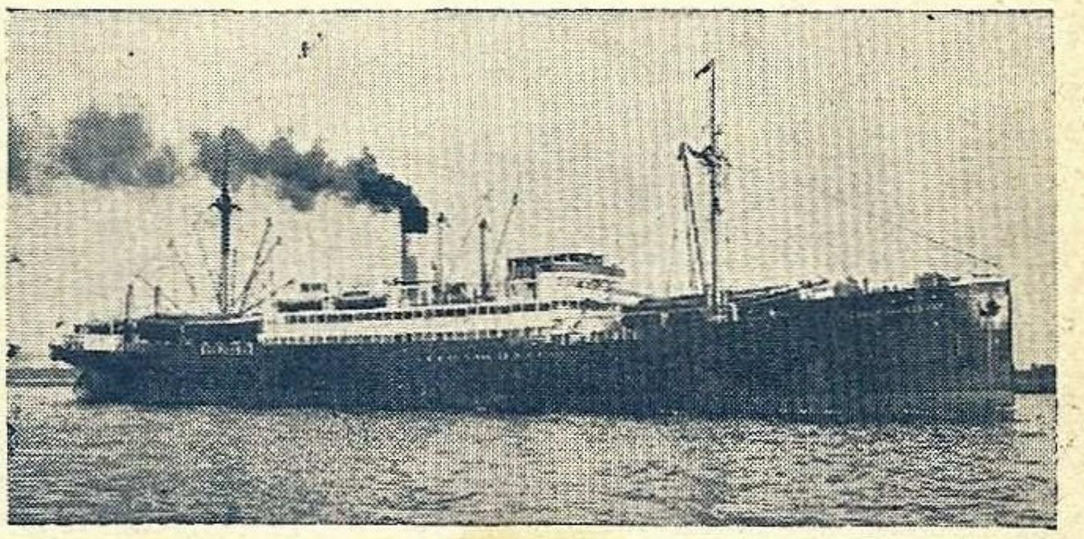
După răsboi lucrurile însă s'au schimbat.

Suntem ameninţaţi să pierdem ceeace cu atâta trudă am câştigat.

Şi vina nu e decât a timpului şi a împrejurărilor. Căci şi vapoarele au o vârstă.

Mai toate cargourile noastre dinainte de răsboi erau destinate transportului de cereale. Acesta era înainte principalul nostru articol de export. Azi produsele agricole nu mai constitue primul articol de export.

Ţări ca Australia, Canada, intensificându-şi producţia agricolă ne concurează cu succes pe pieţele ce erau altă dată sigure ale noastre, mai ales prin vase rapide care apropie piaţa de producţie de cea de consumaţie.



Pachebotul S. M. R. *„Peleş"*.

Consumul nostru intern s'a mărit, iar condiţiunile de producţie prin noile alcătuiri sociale din urma răsboiului la care se mai adaugă şi bătrâneţea navelor noastre, nu ne va mai permite să câştigăm ceeace am pierdut. Atenţia noastră trebue să se îndrepte către altceva. Avem şi alte bogăţii care pot deveni principalele noastre articole de export.

E momentul să începem a ne îndrepta spre o intensificare a exportului de produse petrolifere, de lemnărie, de produse alimentare, de vite. E nevoe deci de nave care să corespundă noilor noastre orientări. Azi când între şantiere se dă în fiecare zi luptă pentru viteză, noi căutăm să luptăm cu vase care merg cu 6—10 mile ! Ne trebuesc vase pentru noile scopuri, vase cu viteze mari, care să ne lege *rapid şi regulat* de pieţele de desfacere, mai ales pentru exportul de alimente şi vite. .

La un trafic de produse petrolifere de 86.8% din traficul total al portului Constanţa noi avem numai 3 nave petroliere sub pavilion naţional. Toată această bogăţie o cară navele străine.

Nu mai vorbim de pasagerele noastre. Media generală a vârstei lor e de 26 ani. Nu mai corespund nevoilor.

Calitatea de odinioară a pasagerelor noastre permitea

o punctualitate şi o regularitate care ne făcuse faimă în orient. La aceasta se adăuga şi confortul şi calitatea personalului nostru.

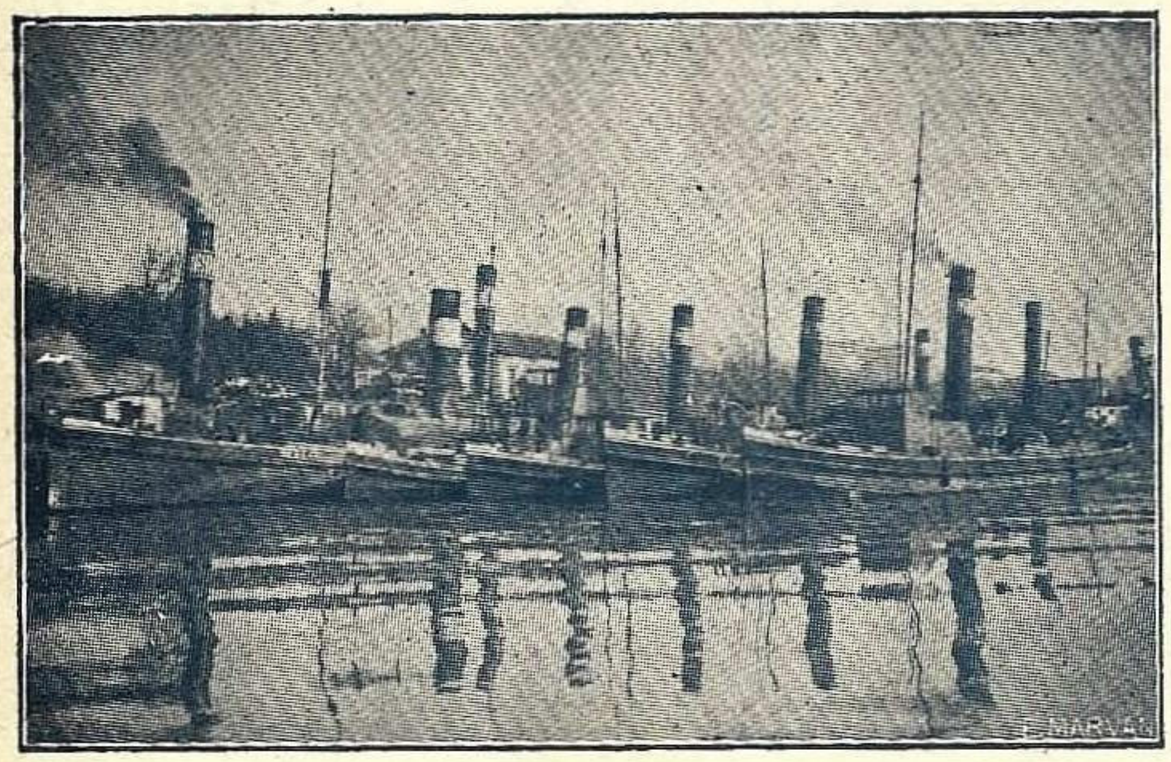
Când furtuna ţinea vase străine mai mari ca ale noastre în port, pasagerelor noastre plecau cu orice risc ca să respecte itinerarul.

Din statisticile pe 1933 reesă următoarele date relativ la transportul de pasageri, luate pentru Istambul unde e centrul de concurenţă a celor mai multe companii de navigaţie: au debarcat pasageri în Istambul 314 vase italiene, 177 române.

Au îmbarcat în Istambul pentru diverse porturi 343 vase italiene, 174 române.

Eşirile de pasageri din Constanţa în 1933 au fost de 17.433 din care numai 9.573 cu nave române.

Dacă totuşi ne menţinem în transportul pasagerilor e graţie numai faimei pe care au cucerit-o în trecut cu atâta trudă. Situaţia ne este însă periclitată. La Constantinopol Lloydul Triestino de ex. trimite circa 25 nave confortabile, rapide şi luxoase, faţă de 3 ale noastre al căror confort şi viteză încep a nu mai conta pe lângă cele străine.



Remorchere în porturile Dunărei stau legate la cheu inactive.

Trebue să se înzestreze marina noastră comercială cu nave care să poată lupta cu concurenţa străină.

Trebuesc cargouri cu viteze de 15—18 noduri, cu motoare, amenajate în vederea noilor orientări în exportul ţării noastre.

Trebuesc noi vase mixte de pasageri şi mărfuri, de 5—6.000 tone cu viteză de minimum 18 noduri cu toate amenajările şi confortul pe care technica de azi le-a adus la îndemână şi pe care pasagerii de azi le pretind.

Actualele pasagere de azi ar putea fi amenajate şi puse în circulaţie pe linii secundare sau pentru societăţile de turism care din ce în ce iau avânt.

Avem porturi pe malul Mării, Balcic, Mangalia, Kavarna, Bugaz căutate din ce în ce mai mult dar care în loc să fie legate prin calea firească a apei, întorc spatele mării, fiind accesibile— în condiţiunile mizerabile cunoscute — numai pe uscat.

Navigaţia fluvială deasemenea cere o reorganizare şi înzestrare. S'a vorbit de o fuziune între N. F. R. şi S. R. D., fără ca însă proectul să devină fapt îndeplinit. Azi când toate marile societăţi de navigaţie caută să-şi reducă cheltuelile şi concurenţa prin fuziuni — White Star cu Cunard — societăţile germane, etc. — ar trebui statul să intervină, aşa cum s'a făcut în Italia unde societăţile au fost silite să fuzioneze.

Numai câtă rentabilitate ar avea turismul pe Dunărea pe care foarte puţini o cunosc. Nu avem nici o navă pe Dunăre care să se preteze pentru o excursie pentru un număr mare de turişti care în 8—10 zile să ia Dunărea dela Cazane la Mare; atrăgând astfel străinii să viziteze frumuseţile ţării noastre.

S'a svonit că s'ar intenţiona transformarea unui vechi cargobot al S. M. R. în hotel flotant în deltă. Chestiunea, bine studiată, poate ar prinde.

Nu mai puţin mici şi multe sunt nevoile porturilor noastre maritime şi fluviale. Aceste din urmă cel puţin sunt într'un declin crescând.

Dacă deplasarea centrelor interne de aprovizionare şi schimb, a liniilor de circulaţie a produselor de import şi export, rezultat al noei situaţii geografico-politice a ţării de după război şi a scăderii puterei de export, sunt principalele cauze ale acestui declin, nu e mai puţin adevărat că situaţia financiară nu a permis să se stavilească acest declin.

Ba din contră, tot felul de poveri fiscale, tarife l'au accentuat.

De unde înainte de războiu porturile dunărene trăiau viaţa activă de încărcări, de mişcare, azi liniştea domneşte pretutindeni.

In toate porturile utilagiile, instalaţiunile care constitue şi un punct de căutare a portului sunt vechi şi insuficiente.

Singurul progres realizat a fost în Constanţa. Sub o conducere inteligentă şi cinstită, Constanţa a progresat mult. S'a utilat portul cu aparate moderne de încărcare şi descărcare care să economisească timpul care e din ce în ce mai scump azi, s'a clădit magazii de mărfuri, s'a făcut accesibil un nou bazin, s'a clădit gara maritimă, se lucrează încă la mărirea bazinului de petrol. In sfârşit, se vede un progres.

Câtă viaţă, şi la câte industrii nu ar da naştere construcţia unui bazin uscat la Constanţa, punct terminus pentru petrolierele care în aşteptarea rândului de intrare în bazin s'ar carena.

In schimb, celelalte porturi ale Mării, ca şi cum n'ar exista. Nici diguri, nici cele mai simple aparate de încărcare, mijloace de menţinere a adâncimei. Atâtea lipsuri, atâtea nevoi cunoscute dregătorilor noştri, care şi-au dat seama că a nu le împlini însemnează a îngenuchia străinilor fără putinţă de a ne mai ridica, o încătuşare pe vecie.

Pentru ca planurile de refacere economică şi de apărare să izbândească, trebue însă ca poporul întreg să le dea putinţa, subscriind la împrumut. Liga Navală pe lângă lămuririle de mai sus, face un călduros apel către toţi marinarii, ca pe de o parte să îndemne pe toţi comercianţii să subscrie, pe de alta să dea înşişi exemplul. Cu cât se va aduna mai mult, cu atât marina militară şi cea comercială vor fi cât mai de grabă la înălţimea vremilor şi a nevoilor. Numai astfel Marea şi Dunărea noastră va fi a noastră.

MARINARI!

Voiţi o flotă puternică? Voiţi o marină mare? Subscrieţi la împrumut!

Portul Haifa şi petrolul din Irak (1)

— Importanţa lor internaţională şi pentru România —

de Dr. P. VERZARIU

Circulaţia singurului nostru port la Mare, Constanţa, este asigurată de export, din care 85% îl formează petrolul. Este uşor de înţeles că aşa stând lucrurile, apariţia unui concurent puternic şi atât de apropiat ca petrolul din Irak a pus pe gânduri cercurile noastre, interesate în desvoltarea şi prosperarea exportului nostru şi a comunicaţiilor noastre pe apă.

Pe zi ce trecea şi lucrările conductei de petrol Irak-Marea Mediterană înaintau înspre mare, îngrijorarea opiniei publice româneşti pentru viitorul exportului nostru de petrol s'a manifestat tot mai mult.

Fără a fi profet — căci în materie de petrol mai mult ca oriunde, profeţia este un lucru cât se poate de ingrat, — voiu căuta a lumina, pe cât îmi va sta cu putinţă, situaţia generală şi apoi cea în special românească creată prin apariţia petrolului din Irak pe piaţa Europei.

Raţionamentul acelora cari se aşteaptă la o scădere a exportului nostru de petrol în urma ivirei acestui nou concurent apropiat este întrucâtva întemeiat. Trebue să ţinem însă cont de o serie întreagă de fapte atunci când căutăm să examinăm repercusiunea apariţiei a deocamdată 2 milioane, apoi în scurt a 4 milioane şi poate după alţi puţini ani a 8 mil. tone ţiţei nou pe pieţele Europei şi a orientului apropiat.

Secolul nostru este secolul petrolului. Ori-unde se face politică internaţională de mare anvergură, trebue să se caute, şi se va găsi la bază elementul „Petrol". Explicaţia este simplă : Azi nu se poate imagina economia de pace şi mai puţin cea de război, fără lichidul vital, petrolul.

Legarea prin două conducte a câmpurilor de producţie din Mesopotamia cu Marea Mediterană, prezintă ultimul act dintr'o luptă de decenii dusă în surdină, începută încă în 1903, când nu se cunoştea decât de foarte puţini clar-văzători importanţa la care va ajunge acest „aur lichid".

Existenţa petrolului în Mesopotania a fost cunoscută încă din timpurile biblice, şi se ştia încă dela începutul secolului, că subsolul din Mesopotania (în special vilaietele Bagdad şi Mossul) conţin acest lichid preţios în cantităţi suficiente pentru o exploatare comercială rentabilă.

Concesiunile obţinute dela Statul turcesc au fost mai întâi în mâini germane (Deutsche Bank), iar exploatarea lor trebuia să fie atunci dirijată exclusiv de considerente economice. In această epocă, politica încă nu era amestecată în afacerile de petrol. Nu se cunoştea încă importanţa petrolului în economia de pace şi de război. Până ce cu începutul, în cursul unui deceniu graţie multelor avantajii, produsele petrolifere au ocupat tot mai mult din terenul întrebuinţării cărbunelui, mai cu seamă în navigaţie. Acest fenomen n'a putut să scape ochilor clar văzători ai politicei britanice, atât de preocupată de susţinerea hegemoniei sale pe mări şi prin aceasta, a puterei sale coloniale mondiale.

Puterea Angliei se bazează pe flota ei, atât de război cât şi comercială. Situaţia ei de mare putere putea fi periclitată la un moment dat, dacă ar fi continuat să nu se intereseze de asigurarea aprovizionării flotei sale cu petrol. Puţin le-a trebuit forurilor răspunzătoare engleze să se decidă a începe înlocuirea cărbunelui naţional cu petrol, la întreaga flotă, cu toate că Anglia nu posedă pe teritoriul său naţional nici o picătură din acest lichid. Decisia odată luată, i-au urmat şi faptele fără întârziere.

Trebue să recunoaştem că problema ce s'a pus nu era uşoară.

Ca întotdeauna, aşa şi acum, Anglia a avut în momente hotărâtoare oamenii necesari pe cari să se poată bizui fără frică. De astă dată a fost amiralul Fisher, — mort anul trecut, ca primul lord al amiralităţii şi pe care doliul unei naţiuni întregi l'a condus la locul de veci cu onoruri ce s'ar cuveni unui suveran — căruia prin activitatea sa i-a fost hărăzit să aducă aceste servicii de nepreţuit patriei sale.

Graţie muncei acestei energii de fer şi geniului clarvăzător al acestui om, poate fi azi liniştită Anglia, căci elementul esenţial ce contribue la menţinerea situaţiei sale pe mare atât în pace cât şi în răsboi — petrolul, îi este la îndemână.

In Mai 1912, amiralul Fisher, supranumit „oil maniac" primeşte de la Lordul Asquith, preşedintele consiliului de miniştri şi lordul Winston Churchill, însărcinarea pentru formarea unei „Royal Commission of Oil Fuel and Oil Engines for the Navy". Menirea acestei comisiuni a fost fixată în cuvinte lapidare de Mr. Churchill precum urmează : „Să se găsească petrolul ; să se arate cum se poate inmagazina în condiţiunile cele mai eftine ; cum se poate procura în mod regulat şi la preţuri eftine în pace şi cu o siguanţă absolută în răsboi".

Prin acest fapt petrolul, — până atunci un simplu produs de mare consum, ca oricare altul, — intră în arena politicei internaţionale, şi tot prin acest fapt se inaugurează politica de petrol a Marei Britanii şi cu aceasta a întregei lumi.

Intr'un termen foarte scurt, evenimentele au confirmat în mod strălucit prevederile amiralului Fisher.

Incă din anul 1912, adică pe timp de pace, flota engleză consuma anual cca. 200.000 tone păcură de ars. Acest consum a atins în timpul războiului mondial, după aprecieri franceze, cifra de 600.000 tone păcură lunar, adică 7,2 milioane tone anual, în afară de un consum de cca. 1 mil. tone benzină anual din partea forţelor aliate de pe uscat şi aer.

Ca urmare la inaugurarea politicei oficiale engleze de petrol s'a ajuns în Octombrie 1912 la acordul stabilit între Sir Ernest Cassel şi Bethmann-Hollweg, numit „pacea din Bagdad" şi care a dus puţine luni numai după fixarea magistrală a politicei de petrol a lordului Churchill, la întemeierea Soc. „Turkish Petroleum Cy" prin contopirea intereselor Băncii „Deutsche Bank" şi a grupului englez „African and Eastern Concessions Ltd.". Societăţii noui întemeiate i-s'au acordat de Statul Otoman, după multe tratative la 28 Iunie 1914, deci în pragul războiului mondial, concesiunile pe cari le-a deţinut dela început Deutsche Bank. Pacea dela Versailles a trecut participarea capitalului german la această societate în mâinile englezilor iar acordul din San Remo, asupra Franţei.

Războiul mondial a arătat cu prisosinţă că operaţiunile militare nu se pot concepe fără petrol .Nu trebue deci să ne mire, că imediat după încetarea ostilităţilor şi

Franța a inaugurat după modelul Angliei o politică a sa de petrol. Asigurarea participării cu 25% (participare redusă apoi la 23.75%) la Soc. Turkish Petroleum, despre care am vorbit mai sus, este primul pas important în această direcție. Această participare însă nu este numai la beneficiile financiare, Franța își preia efectiv partea sa din producție, pe care o prelucrează în rafinăriile sale din metropolă. Este de admirat hotărârea cu care Franța caută să recâștige timpul pierdut pe terenul politicei de stat petrolifere instituind un organ atotputernic, Oficiul național de combustibil lichid, cu ajutorul căruia a ajuns azi ca să creeze un organism de rafinării care să poată satisface în întregime nevoilor sale naționale de petrol prin rafinării proprii.

Atingerea cât mai grabnică a programului fixat a determinat Franța să urgenteze construcția brațului francez a conductei Kerkuk-Tripoli, reușind ca dânsa să primească cea dintâi produsul sondelor din Irak.

Sub aceste două aspecte, ale Franței și Angliei trebue să examinăm importanța internațională a petrolului din Irak și a conductelor.

Interesele Franței în jurul petrolului din Irak urmăresc numai scopul de ași putea vedea asigurată o parte cel puțin din consumul național de produse petrolifere atât în pace, cât și în răsboi, fără temere, că va putea ajunge, în cazul unei noui conflagrațiuni mondiale, într'o situație critică cum s'a întâmplat în unele momente ale răsboiului trecut.

Interesele militare explică și lupta ce s'a dat între grupul englez și francez pentru traseul conductei, neputând cădea de acord asupra punctului de eșire la mare. Fiecare din puteri dorea ca punctul terminus al conductei să fie pe teritoriu sub mandat propriu, pânăce printr'o hotărâre solomonică s'a ajuns la bifurcarea conductei, care pornește dela Kerkuk în Irak și se desparte la Haditha, după trecerea râului Eufrat, în brațul de nord francez ca punct terminus Tripoli și brațul de sud englezesc cu eșire la mare, la Haifa (Palestina).

Pentru englezi tot ce s'a creat în jurul petrolului din Irak, are o importanță incomparabil mai mare. Pentru ei terenurile bogate din Asia mică și portul Haifa nu sunt numai un mijloc de aprovizionare eftină cu petrol, ci și un nou pilon puternic în organismul lor de politică colonială, pentru asigurarea drumului celui mai scurt înspre celei mai prețioase din posesiunile Imperiului Britanic : Indiile Orientale.

Anglia a avut ochiul pătrunzător, să recunoască din timp, înaintea oricărei alte puteri, valoarea câte unui punct geografic, în aparența fără importanță, care însă cu timpul a devenit mai valoros decât un întreg domeniu colonial. Stâncile sterpe ale Gibraltarului sau insula Perim valorează mai mult decât o colonie întreagă.

Pe măsură ce Anglia și-a lărgit influența pe glob, și cu influența posesiunile coloniale, s'a înmulțit și numărul punctelor strategice în mările lumei, de cari a avut nevoe și cari au intrat prin urmare succesiv sub stăpânirea ei.

Un asemenea punct strategic a devenit portul Haifa iar o linie strategică și de pătrundere economică, linia Conductei de Petrol.

Gibraltar (anul 1704) Malta (1800) Insula Cipru (1878) Port Said-Suez (1860) Aden „Gibraltarul Arab" (1839) Insula Perim (1857) au ajuns rând pe rând sub sceptrul Angliei, pe măsură ce a fost nevoe, ca drumul înspre Indii să fie tot mai mult asigurat. Judecând importanța portului Haifa numai din punct de vedere politico-militar, el va egala incontestabil oricare din posesiunile de mai sus fără a mai vorbi și de importanța sa economică.

Făcând o bază navală și stațiune de alimentare cu combustibil a tuturor vaselor engleze din Mediterană, se economisește pentru acest combustibil drumul din Golful Arab, Portul Abadan, o altă bază de aprovizionare a vaselor Engleze, până în Mediterană, drumul Malta-Abadan, fiind de circa șeapte ori mai lung ca drumul Haifa-Malta. Atunci când rafinerii suficiente vor prelucra țițeiul din Irak, acesta va putea să aprovizioneze flota din Mediterană direct dela sursă, fără a mai fi nevoe, să fie transportat, încărcat în vapoare, trecând canalul de Suez și să fie descărcat din nou în rezervoarele portului. Se speră că începând chiar din anul 1935, toată flotă engleză de dincoace de canalul Suez să se alimenteze cu combustibil din Haifa. *). In afară că se economisește transportul și taxele portului Suez, aprovizionarea este mai sigură, evitându-se în timp de răsboi expediția periculoasă pe mare. Transportul prin conductă este incomparabil mai sigur, mai puțin costisitor și apoi conductele sunt cu mult mai ușor de apărat. Acest din urmă scop îl servesc cele 8 stațiuni de pompe ce se află la distanțe de 55 până la 95 mile una de alta pe tot parcursul englez de 618 mile dela Kerkuk la Haifa, avându-se grije, ca aceste stațiuni de pompe să fie zidite ca puternice forturi. Tot interesul siguranței îl servește și faptul că Anglia s'a decis pentru traseul conductei cu eșire la Haifa, aceste fiind apărate la nord de brațul francez al conductei și mai târziu și printr'al treilea braț Mossul-Alexandrette al cărui construcție este proiectată.

Măsurile aceste de apărare sunt luate contra rivalului permanent dela nord al Angliei, care este Rusia. O înaintare rusească în viitor până la Mossul ar periclita serios situația maritimă a Angliei în Mediterană, tăindu-i sursa de aprovizionare cu petrol. Anglia a luat și alte măsuri de siguranță pentru asigurarea posesiunei și asupra mijloacelor de transport a petrolului din Irak. Așa s'a complectat și întărit portul și aeroportul din Famagusta pe Cipru. Se fac ameliorările și întăririle la celelalte aeroporturi ale liniei spre India. Se proiectează continuarea liniei ferate spre Bagdad, sau construirea unei autostrăzi strategice, etc.

Bineînțeles că s'a dat toată atenția și însuși portului Haifa ce a fost inaugurat în Octombrie 1933. Să conteză ca acesta să devie cel mai mare și modern port a Mediteranii orientale, cu toate că deocamdată nici „Hinterland" bogat n'are, nici nu este punctul terminus al unor căi ferate sau linii de navigație interne, și nici centru de populație densă. Totul se bazează numai pe petrolul ce în scurt timp va începe să se scurgă și în portul Haifa. Este singurul port pe coasta Siriei și a Palestinei, unde vapoarele cu pescaj mare vor putea acosta la dană, operațiunile de încărcare și descărcare putându-se face fără intervenția bacurilor. Muntele Karmel care intră în mare, formează pentru port o apărare naturală, complectată de mâna omenească printr'un dig de $3^1/_3$ km. lungime. Planuri depărtate vor să-i dea portului Haifa în afară de importanța unui port terminus al conductei și menirea de a servi ca adevărata poartă dela și înspre Indii, în cazul când se va crea prima legătură

*) Deocamdată bineînțeles Haifa va trebui să fie deabea alimentată cu produse finite, prelucrarea pe loc neavând încă loc.

ROMÂNII PE APĂ [1])

— Ce spune istoria scrisă —

de APOSTOL CULEA

Mărturiile călătorilor străini, însemnările din actele de comerţ ale vremii, hrisoavele domneşti şi cronicele, întăresc spusele istoriei povestită din tată în fiu :

Când voevozii Munteniei şi ai Moldovei şi-au întins stăpânirea până la pragurile Dunării şi până la „Marea cea Mare", au găsit aici Români statorniciţi la munca din vaduri de corăbii şi mai ales la pescuitul atât de căutat. Politica întâilor noştri descălecători pe ţărmuri de ape a fost să asigure ţărilor române un hotar tare apărat cu cetăţi la vadurile de trecere şi o stăpânire a limanurilor de corăbii unde să se facă schimburile comerciale pe „drumurile care merg".

Ameninţările cuceririlor turceşti dinspre miazăzi au sporit grijile domneşti pentru stăpânirea malurilor dunărene şi a bucăţii de mare. Setea de larg, nevoia căilor de apă pe unde „să răsufle ţara", au simţit-o domnii noştri din întâiele zile ale înscăunării lor. Cele mai vechi tratate de comerţ şi privilegii voevodale pomenesc de exportul de peşte în care spre Ungaria prin Sibiu şi Braşov (aproape 90% din totalul exportului) şi Polonia ; iar morunul sărat şi icrele negre mergeau la Constantinopole până în depărtatele oraşe italiene Veneţia şi Genova. Din aceste porturi, apoi din Egipt, din Grecia şi insule veneau la Cetatea Albă, la Chilia, la Galaţi şi la Brăila corăbii încărcate cu stofe, unelte şi lucruri de podoabă, coloniale, ca să încarce de la noi : cereale, peşte, carne uscată (pastramă), lână, piei, sare, blănuri, miere, ceară, legume, grăsime şi brânză. Belşugul găsit de corăbierii străini în porturile noastre era pus în cântece şi poezii de laudă prin cârciumele oraşelor greceşti.

In afară de marile porturi amintite, la Cetatea de Floci la Silistra, la Giurgiu şi Nicopolea-Mică (Turnu-Măgurele de astăzi), la Calafatul în faţa Vidinului, erau vameşii şi paznicii domneşti ai cetăţii militare, schele de corăbii, centre de sărat şi păstrat peştele, şi de unde negustorii plecau cu carele spre Transilvania şi Polonia.

Domnii făceau danii ori dădeau privilegii de vamă, la pescuit în Dunăre şi în bălţi, boerilor şi mânăstirilor.

Alexandru cel Bun „stăpân de sine stătător până la Marea cea Mare" pe la începutul anilor 1400 se aşează cu cetăţi pe Nistru dela Hotin la Cetatea Albă împotriva tătarilor cari dădeau târcoale hotarului moldovenesc. Un călător francez cu numele de Lannoy, care a trecut pe la acest port la Marea Neagră, în zilele lui Alexandru cel Bun, spune că e locuit de „Genovezi, Români şi Armeni".

Domnul Moldovei şi urmaşii săi luară obiceiul să dăruiască plocoane regilor poloni din ceeace ţara avea mai din belşug : sute de care de peşte pe fiece an, cu deosebire moruni, luau drumul Poloniei.

Ştefan cel Mare dă mertic mânăstirei Pobrata, tot anul „2 maje de peşte, o majă de morun şi o majă de crapi, iar la lacul de la ustia (gura) Bâcului cu toate gârlele şi prisaca lui David pe Bâcu şi în faţa ustiei Bâcului să-şi facă pe Nistru 2 pescării"; iar mânăstirii Bistriţa dăruieşte „2 pescării vechi pe Nistru". Subt acest mare viteaz şi gospodar, Moldova ajunsese stăpâna negoţului polon pe apă prin porturile Cetăţii Albe şi Chilia. Desvoltarea vadurilor de corăbii pentru vamă şi mărfuri a adus multe bogăţii în ţară. Şi ca să nu aibă concurenţă în vecinul din Muntenia, Ştefan Voevod cucereşte Chilia din baltă, o dărâmă şi zideşte altă Chilie în Moldova lui, în faţa celei vechi. Dar nu se mulţumeşte cu atât : Se năpusteşte asupra Brăilei, pe care o pradă şi o dărâmă, pentruca să rămână numai Moldova stăpână pe comerţul la Dunăre şi Mare.

Fiul său, Petru Rareş — spune legenda — era poreclit Petru Majă şi înainte de a fi chemat la domnie se ocupase cu pescuitul. Numele lui e des pomenit în cântecele pescarilor cazaci.

Intre întâiele danii închinate mânăstirei Tismana de către voevozii Munteniei, au fost „să-şi ia dreptul de la acele vămi şi de la acele bălţi : vama de la Calafat cu târgul, balta Bistreţu cu vama şi Balta Albă... ce le-au fost date de bătrâni voevozi... să fie hrană călugărilor". Cea mai veche danie de baltă la Dunăre pentru întâiele mânăstiri (Vodiţa şi Tismana) se pomeneşte în actele domneşti de la Vladislav Basarab, fiul lui Basarab întemeetorul Munteniei.

Mircea cel Mare „domn... şi peste amândouă laturile Dunării întregi până la Marea cea Mare... dăruit-am acest hrisov să le înoesc şi să le întăresc aşezămintele ce le-au avut de la strămoşii domniei mele pentru vamă...", şi hotărăşte vama mărfurilor „frânceşti ce vin de peste mare" şi la peşte, la vadul Dunării, la Brăila. Toţi domnii urmaşi înoesc legământul cu Braşovenii poruncind „vameşilor ce sunt la Dunăre pe unde se vânează peştele... să aibă voe Braşovenii să vâneze şi să cumpere, şi prin târguri, şi la bălţi, la Brăila, la Cetatea de Floci şi la Dunăre, peşte sau orice altă marfă..."

Mircea cel Mare slobozeşte satul Polcouţi închinat mânăstirei Strugalea de „legea de-a pescui morun trei zile pe an pentru domnia mea lăsând aceasta în folosul mânăstirei". Hrisovul e dat în Giurgiu în 1399.

Cărăuşii români şi negustorii, pe vremea lui Mircea

---

pe uscat cu Indiile Britanice prelungind până la Teheran calea ferată sau autostrada plănuită.

Nu este însă mai puţin adevărat că judecând şi numai din punct de vedere pur comercial, petrolul din Irak nu este o afacere rea. Primul foraj la Kerkuk în anul 1927 a dat rezultate neaşteptate. 60.000 tone ţiţei s'au scurs dintr'o adâncime de numai 463 m. în 6 zile din această sondă care îşi păstrează productivitatea neschimbată şi azi. S'au mai pus în urmă un număr de cca 30 sonde pe o lungime de 50 km., din cari fiecare poate da zilnic 10.000 tone dintr'o adâncime ce variază între 300—500 m.

Cele mai bogate sonde cunoscute până acum în lume sunt cele din Irak. Cu asemenea mijloace puternice în mână este dela sine înţeles că cuvântul Angliei va avea o greutate şi mai mare pe piaţa petrolului, Anglia întărindu-şi nu numai situaţia militară şi politică, dar şi cea comercială contra unor eventuale intenţii ruseşti de un nou dumping şi de turburare a pieţelor internaţionale.

(Va urma)

---

[1]) Vezi şi articolul nostru *Flota românească pe Dunăre pomenită de cronicarii streini (Marea Noastră* No. 6 III Iunie 1934).

Pentru *Românii pe apă,* — ce spune istoria nescrisă — vezi *România maritimă şi fluvială* No. 5 II Mai 1933 sub titlul *Dunărea şi Marea Neagră în folclorul românesc.*

cel Bătrân, treceau peste Dunăre spre „regiunile maritime. Cine merge acolo dă 3 la sută vamă şi nimic la întors, iar cine se întoarce de acolo cu marfă nouă plăteşte la vad 3 la sută vamă". „Pe toată linia Dunării, Mircea pune întăriturile de vaduri pentru asigurarea militară şi culegerea de vămi până la vechea Chilie din insulă care se ţinea tot de Domnul Ţării Româneşti". Călătorul Schiltberger — tot pe vremea lui Mircea — vorbeşte de Brăila satul de pescari cu cetate că „e pe Dunăre şi e acolo depozit de coce (corăbioare) şi galere ce aduc mărfuri din Păgânătate". „Chilia e chiar acolo unde se varsă Dunărea în mare". Galaţii, după alt călător, e o schelă de corăbii, o piaţă de adunare pentru pescari şi mai apoi un arsenal de construit corăbii cu lemnul venit pe plutele Siretului. Intr'o vreme peste o mie de care de peşte plecau de aici spre Polonia.

Şi era atâta peşte prins că, după spusele unui călător italian prin veacul al 16-lea, Mancinelli, că pescarii îl dădeau degeaba trecătorilor şi corăbierilor, după ce luau icrele. Italianul a văzut pe amândouă malurile Dunării până la Chilia „lemne ca nişte furci, pline de carne de moruni uscată, vânzându-se o bucată întreagă, mare cât omul şi înăuntru era cuprins aproape o putinică de icre". Icrele acestea le mănâncă creştinii în zile de post, ori erau prefăcute într'un fel de pastă care mergea până la mesele sultanilor şi ale dogilor Veneţiei şi ai Genovei.

Despre belşugul peştelui la noi, spune şi un german Sulzer într'o carte a sa că se exporta până în Austria „toate soiurile de peşti şi scoicile de Marea Neagră (stridii, midii)". Şi mai departe: „cine ar vrea să numere numai crapii cari se prind aici numai într'un singur an din Dunăre, o cantitate din care cel puţin un milion de Români din Moldova, Muntenia şi Transilvania se hrănesc o întreagă jumătate de an!". Iar francezul Lejeune, profesorul copiilor unui fanariot din Moldova, se plângea că se aduce atâta peşte pe piaţă, Miercurea şi Vinerea mai ales, încât nu se poate vinde tot şi cel nevândut se aruncă pe uliţe unde putrezeşte şi împute aerul.

Când Turcii au ajuns cu stăpânirea la Dunăre, întâia ţintă a fost să cucerească vadurile, cetăţile şi amândouă malurile, să aşeze garnizoane cu ieniceri şi paşi, să colonizeze împrejurimile cu populaţie credincioasă. Vreme de veacuri au fost hărţuiţi de domnii români până ce însfârşit se înfig cu stăpânirea în lungul Dunării.

Odată ce lanţul de cetăţi dela Belgrad până la Mare a căzut în mânile Turcilor, navigaţia ajunge toată turcească. Sutele de corăbii sunt rechiziţionate pentru nevoile armatei şi ale împărăţiei. Şantierul de corăbii dela Galaţi lucrează numai pentru Turci, unde se strânge tot lemnul Moldovii pentru construcţii ca să ia drumul Constantinopolului.

Abia către sfârşitul veacului al 18-lea, când puterea Turcilor slăbind, iar navigaţia rusă şi austriacă în concurenţă îşi face loc liber pe Dunăre, apar întâile începuturi ale renaşterii noastre marinăreşti. Pe la 1793 s'au pus la cale de către unii boeri gospodari construcţia corăbiilor româneşti pe Dunăre.

Printr'o îngăduinţă specială, Ţara Românească capătă privilegiul „de a face şi avea şăici, caice şi de toate vasele pe apa Dunării — scrie Enăchiţă Văcărescu — ce din vremile bătrâne de mulţi ani le-a fost pierdut ţara aceasta, cu toate că hotarele ei sunt matca Dunării". Deocamdată se face un vas „pentru trebuinţa fiştecăruia judeţ al ţării" —particularii putând face şi ei „vase româneşti" pe lângă cele domneşti. Vor fi pe fiecare un căpitan creştin, şăicari şi ghimigii dar şi „reiz turc". Portul unde vasele se vor adăposti la Noembrie va fi o gârlă domnească din baltă dela Cârnogi — jud. Ilfov".

După pacea între Turci şi Ruşi şi tratatul încheiat la Adrianopol în 1829, se îngăduia circulaţia corăbiilor popoarelor vecine cu Dunărea şi se lasă liber exportul nostru de cereale. Indată preţul lor s'a urcat de cinci ori. Din cerinţele comerţului de cereale pe Dunăre, în câţiva ani s'au refăcut porturile Galaţi, Brăila, Călăraşi, Giurgiu, Severin şi celelalte, dărâmându-se vechile ziduri turceşti.

In 1856, Brăila era plină de corăbii turceşti, greceşti, ruseşti, franceze, engleze, austriace, sârbeşti şi „două româneşti". Pe la 1840 erau şi 7 corăbii româneşti. La Galaţi, într'un an (1839—40) şantierele au construit 17 corăbii mari şi mici, de comerţ pe Dunăre şi Mare.

Domnitorul Alexandru Ghica oferi Porţii un milion lei spor la tribut numai să capete dreptul de a arbora drapelul naţional pe corăbiile noastre care legau porturile dunărene cu Constantinopole.

Barbu Ştirbei construi cele dintâi corăbii de export.

Pe la 1844, o tovărăşie de tineri boeri moldoveni aduseră marfă dela Galaţi pe 19 luntri mari (barcazuri) la Sculeni şi trimeteau pe ele, la Galaţi grâu şi alte mărfuri. Aceiaşi societate era vorba să facă acelaş lucru şi pe Siret.

Cât despre vapoare cu aburi, ele începură să circule pe Dunăre între porturile noastre, pe la jumătatea veacului trecut şi purtau pavilioane streine, ruseşti, austriace, franceze şi engleze.

Indeletnicirile Românilor aşezaţi dealungul apelor s'au desvoltat din vechi timpuri formându-se bresle de meşteşugari căutaţi.

Aşa sunt *rogojinarii* din regiunea bălţilor şi a lacurilor. Tot aici se ivesc meşteri împletitori de năvoade şi mreje: *năvodari şi mrejeri,* pe când alţii se îndeletniceau cu tăiatul şi săratul peştelui în vaduri *(sărători)*. Cererea lemnului mai ales din Moldova pentru facerea corăbiilor pe Dunăre şi Mare, a dat naştere unei bresle a *plutaşilor* cari veneau pe Siret şi pe Prut cu butucii până la „boazul Sulinei". La Galaţi era chiar un arsenal întreg de făcut corăbii pentru turci. Nevoia de a furniza turcilor lemn pentru corăbii încă de acum 300 de ani, lemnăritul şi cheresteaua de la munte au cunoscut o căutare neobişnuită. Pe vremea lui Brâncoveanu se făcea export de catarge (unele se duceau iarna cu săniile pe la Giurgiu în Turcia), lemn pentru poduri de vase, scânduri pentru căptuşala caicelor. La Giurgiu erau meşteri de construit caice cu lemnul românesc. Meşterii români ştiau să lucreze mari luntri, *zise dubase* de meşteri *dubăsari.* La satul Dubăsari pe Nistru era loc cunoscut în facerea şi vinderea dubaselor. Tot pe vremea lui Brâncoveanu, dubăsarii noştri construiau caice pentru sultani „cu cherestea, cu meşteri, cu pânzele, cu funiile" de la noi. Lemnăria adunată din ţările noastre curgea pe Dunăre la vadurile cu meşteri *dubăsari, şeicari* şi *ghimigii,* până la Ismail, Chilia, Sulina, până la Oceacov, la hanul Tătarilor, pe coastele Asiei, la Constantinopole şi în insulele greceşti. Mulţimea corăbiilor ce-a umplut Marea Neagră şi Mediterana de răsărit au fost construite cu lemnul şi truda românească.

La Căscioarele către sfârşitul veacului al 18-lea „se fac şeici cu fer... cu lopătari din judeţele Vlascei şi

Ilfov". Tot pe acest timp, în Moldova găsim meşteri constructori de vase pentru caice pe Jijia şi Prut ; iar la „1795 se făceau acolo 10 bărci cu tunuri".

Odată cu înmulţirea dubăsarilor şi şeicarilor, avem meşteri *funari, sforari, odgonari* cari lucrează şi odgoane pentru poduri. Găsim pe la începutul veacului trecut meşteri de funii „spre legarea salupurilor (şalupelor) cu catarte".

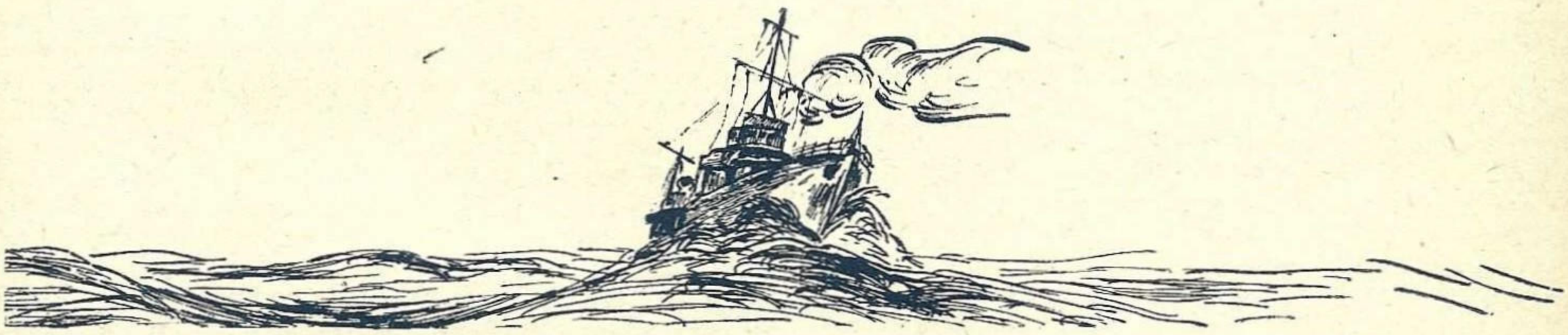
Nu mai pomenesc de breasla *pescarilor,* fiindcă ei sunt pretutindeni în marginea apelor. Călătorii străini vorbesc de ei din vechi timpuri. O cronică din veacul al 15-lea (cartea unui german de la Nüremberg)— un fel de geografie a lumii — notează că în delta Dunării locuesc Români.

Numirile de lacuri, gârle, grinduri sunt româneşti acolo ca şi în restul Dobrogei până dincolo de gura Portiţei ce leagă lacul Razelm cu Marea (însemnată cu acest nume într'o hartă engleză din 1700 şi'n harta lui Cantemir).

Un francez (La Montraye în 1727) ce cunoaşte bine locuitorii Dobrogei („aceşti Daci descrişi de Ovidiu, astăzi cunoscuţi sub numele de Moldoveni, Valahi...) află că în Mangalia sunt „cei mai mulţi Români" decât creştini. Pe la începutul veacului trecut aflăm pe Dunavaţ, fost braţ al Dunării ce dă în Razelm, pescari moldoveni. Locuitorii români din partea locului spun şi azi că „părinţii lor erau primii vătafi la năvoade şi că ei au învăţat întâiu pe Ruşi să tragă cu năvodul, căci aceştia veniseră aici numai cu carmacele şi setcele" (scrie d. dr. Antipa).

BIBLIOGRAFIE.

I. Bogdan : Relaţiile Ţării Româneşti cu Braşovul.
„ „ Documentele dela Ştefan cel Mare 2 vol.
N. Iorga. Chilia şi Cetatea Albă.
„ „ Studii şi documente.
„ „ Chestia Dunării.
„ „ Istoria Românilor prin călători 5 vol.
„ „ Istoria comerţului românesc 2 vol.
„ „ Istoria Armatei române 2 vol.
„ „ Istoria Industriilor la români.
Sulzer : Geschichte des transalpinischen Daciens.
V. A. Urechiă : Istoria Românilor IV.
Al. Ştefulescu : Tismana.
Dr. Gr. Antipa : Studii asupra pescăriilor din România.
Hasdeu : Arhiva Istorică I.
Jean Bart (Comandor Eug. P. Botez) Dunărea.



265

Radio în Insula Şerpilor

— Apelul Ligii Navale şi Soc. Salvamar —

In urma apelului lansat pentru îndulcirea vieţii surghiuniţilor de pe insula Şerpilor, atât la L. N. R. cât şi la Comandamentul Marinei Regale s'au primit peste o mie de cărţi şi reviste. De la tineri elevi până la instituţii, cu toţii s'au grăbit a-şi da obolul. De remarcat cercetaşii cohortei „Negru Vodă" cari au adunat 150 volume şi P. S. Episcopie de Bălţi care a donat 126 broşuri cu caracter religios. Aceiaşi Sf. Episcopie studiază, în legătură cu aceia a Dunării de Jos şi a Tomisului întemeierea unui schit de călugări pe insulă.

Numele donatorilor care au depus cărţile la Liga Navală s'au publicat deja, în curând se vor publica şi al acelora care au trimis cărţile direct la Comandamentul Marinei.

Din scrisorile primite dela donatori s'a sugerat ideia înzestrării insulei cu un aparat de radio *care să desăvârşească opera începută cu cărţile. Pentru aceasta s'a constituit un comitet alcătuit din d. comandori Nedelcu Octav, Negulescu Aurel, Ing. Geles şi Locotenent Theohary ca secretar, sub preşedenţia de onoare a d-lui* Amiral Bălănescu, *comandantul Marinei Regale, pentru adunarea fondurilor necesare cumpărării aparatului.*

Sumele se vor trimite sau depune d-lui Comandor Nedelcu, *directorul societăţii SALVAMAR, Banca Naţională, palatul Crisoveloni, str. Lipscani sau d-lui* Comandor Negulescu, *secretarul general al L. N. R., str. Eugen Carada No. 7. Donatorii vor primi chitanţe în regulă, iar sumele subscrise vor fi publicate în ziare şi în revistele „MAREA NOASTRĂ" şi „MARINA", care s'a înscris cu suma de lei 1.000.*

In numele celor cari neclintiţi la datorie veghează pe o stâncă românească se vor simţi mai puţin rupţi de restul ţării ascultând muzica, aflând noutăţile şi sorbind conferinţele postului nostru de radio, comitetul mulţumeşte pe de acum tuturor celor ce vor contribui la această operă de solidaritate creştinească.

MOŞ DELAMARE

Expoziţia sporturilor nautice din Berlin

de V. JIPA

Anul acesta s'a inaugurat la Berlin expoziţia anuală a sporturilor nautice.

Importanţa acestei manifestări stă în legătură directă cu desvoltarea la care a ajuns acest sport în Germania. Sper că prin acest reportaj să pot semnala cât de departe s'a ajuns în Germania în această direcţie.

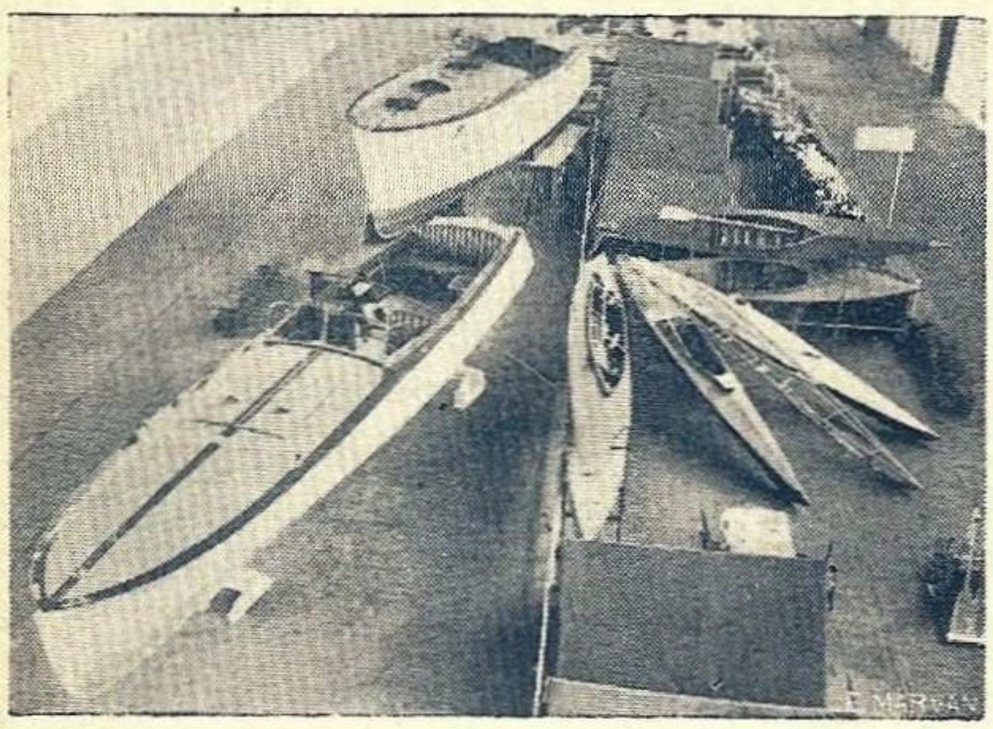
Expoziţia este adăpostită în 6 hale şi se grupează în jurul turnului de radio-emisiune.

In primul rând dăm de pavilioanele de onoare ale sporturilor nautice germane. Aci expun asociaţiile germane, cluburile de yachting, etc.

Apoi urmează industria germană respectivă şi diferite standuri de interes general.

La intrarea în expoziţie ne întâmpină vulturii şi simbolurile germane. Intre coloane impozante sute de flamuri, semnele distincte ale numeroaselor cluburi germane.

Alături de acestea, argintul cupelor şi trofeelor germane câştigate la nenumărate regate şi întreceri internaţionale contrastează impresionant.



Aspect din sala şalupelor, caiak-urilor şi skifurelor.

Las calea dreaptă şi dau într'o sală unde expune *„Soc. de salvare germană" „Deutsche Rettungsgesellschaft für Schiffbruechiger"*.

Această societate posedă 111 staţiuni de salvare la marea Baltică şi a Nordului cu 105 bărci. Majoritatea sunt cu motoare robuste şi sigure la funcţie, Diesel de 40—50 cai putere.

Modelele în miniatură ne arată şi tipuri de bărci de salvare respectabile, având motoare până la 250 cai putere.

In acelaş pavilion mai expune şi o societate asemănătoare care face oficiul de salvare pe apele interioare ale Germaniei.

Miniaturi diferite ne fac o ideie despre inventariul acestei societăţi : Staţiuni de salvare reproduse în ghips, turnuri de semnalizare, proectoare, aparate cu oxigen de readus la viaţă pe cei înecaţi, etc.

Intr'un cuvânt, cred că ori şi cine ar fi fost impresionat de organizaţia minunată de care dispun aceste societăţi, chiar numai după cele văzute în miniatură.

Trecem la standul *reportajului fotografic* în serviciul sporturilor nautice. Nu am cuvinte să descriu impresia produsă de frumuseţea tablourilor expuse cât şi bogăţia momentelor prinse. Aci intervine technica germană, în unul din domeniile ei neîntrecute.

Examinând acest colţişor al expoziţiei, nu mă puteam scăpa de o reflecţie de tristeţă ! Aci sporturile pe apă au ajuns aşa de departe în cât reportajul fotografic, e un factor de nelipsit, pe când la noi în ţară chiar noţiunea de sporturi pe apă, e cam „curioasă".

La *Asociaţia cluburilor de yachting şi bărci cu motor* atenţia mi-o atrage întâiu o barcă simplă de curse cu fundul plat şi cu motor exterior amovibil (Aussen bord motor). Cu aceasta Germanii au bătut 2 recorduri mondiale în clasa bărcilor cu motor A şi B.

Pe o hartă bine reliefată văd răspândirea cluburilor germane de yachturi cu motor : sunt 50 steguleţe mici, triunghiulare răspândite în toată Germania.

In alt pavilion expune *Asociaţia pentru „canadiene" (kajakuri şi canoes)*. Interiorul mă pune imediat în curent cu istoria şi evoluţia acestor ambarcaţiuni cu ajutorul unei colecţii frumoase de fotografii. Mai departe statisticile respective mă informează numai decât, sunt 50.000 de sportmeni activi în această branşă în Germania. Vizitatorul mai poate cerceta afară de aceasta nişte specimene caracteristice : o barcă de regate de o persoană, una pentru 10 persoane şi o barcă de pânză pentru două persoane cu care s'a câştigat şampionatul Europei. Ajungem în fine în pavilionul unde expune *Asociaţia cluburilor de canotaj.*

Asociaţia respectivă numără 150.000 persoane care se ocupă efectiv cu acest sport şi are mândria a fi cea mai mare din toată lumea.

Bărci de mărimi şi tipuri diferite stau una lângă alta. Alături de barca sveltă şi lungă de 20 m. de regate pentru 8 persoane, barca de excursii mai greoaie şi mai comodă.

Modele de bărci, literatură, cărţi diferite şi cea mai sugestivă colecţie de tablouri complectează acest pavilion.

Şi acum încă câteva date. Primul club de canotaj a luat fiinţă la 1836 în Hamburg. Anual au loc în Germania circa 100 regate la care concurează vreo 28.000 vâslaşi.

Continuăm cercetatul. Suntem în faţa standului *Asociaţiei cluburilor de yachting.*

Aci sunt expuse, un cuter tip „Olimpia" tipurile şi clasele asociaţiei, interesante fotografii dela regate, tabele cu membrii, modele de yachturi, cupe, planuri de cutere, hărţi cu itinerarii parcurse, cupe de valoare şi altele.

In o altă hală aceiaş asociaţie mai expune încă vreo 3 cutere precum şi yachturi sănii. Incheiu despre această asociaţie amintind că numără 24.000 membrii în 307 cluburi diferite şi 7500 yachturi şi cutere cu vele.

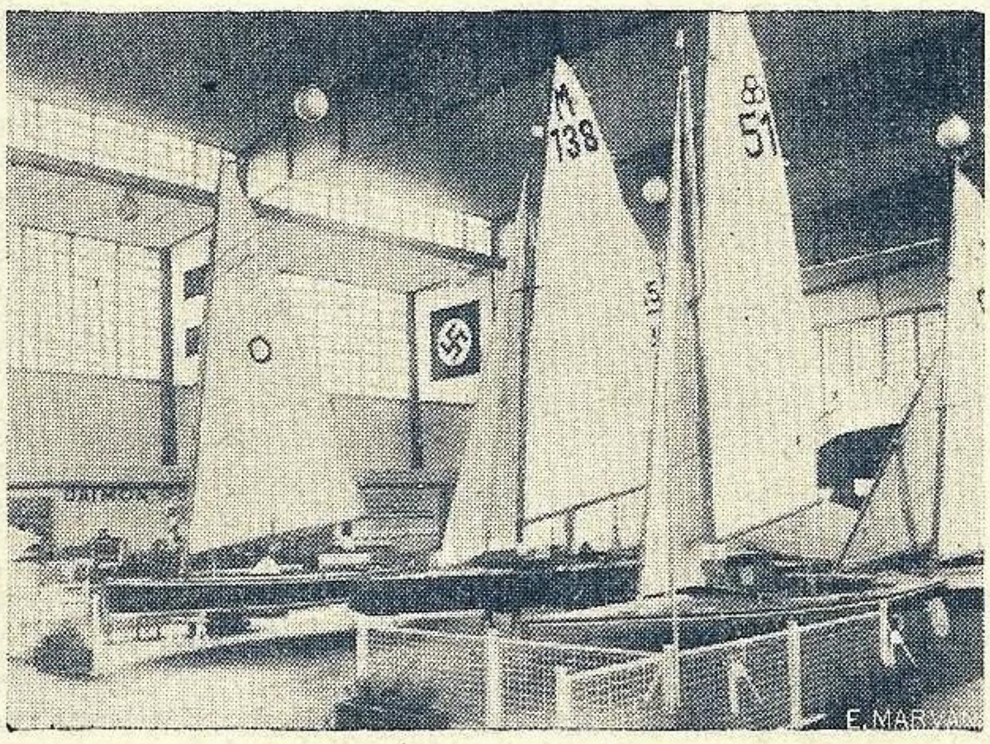
In cale îmi mai ese şi un pavilion al *Federaţiei generale a sporturilor nautice.* Asociaţiile a căror pavilioane le-am descris mai sus sunt grupate în această federaţie. Ele toate formează un tot unitar, un organism viu.

Vizităm cele din urmă săli din această hală. Găsim între altele *„Asociaţia constructorilor liberi de yachturi şi bărci"*. Reclamele sugestive ne atrage atenţia : *In zece ani s'au construit peste 10.000 bărci şi yachturi după planurile mele (Un inginer diplomat).*

Sau : *dela 1925 până azi, Martie 1934, sau construit după proectele mele 772 tone yachturi şi bărci,* etc.

„Preussische Versuchanstalt fur Schiffbau" (Institutul de cercetări pentru construcţii navale) demonstrează că poate fi util chiar proectelor de bănci, prin grafice, modelele de parafină, etc.

Sălile se succed. Pavilioanele ne arată întrebuinţarea lemnului şi a metalelor în construcţiile de bărci. In special mare atenţie se arată metalelor uşoare : Aluminiul, Laubal, Bondur, Duraluminium, Elehtron, Hydronalium K. S. aliaj, etc.



Aspect din sala ambarcaţiunilor cu vele.

La sfârşitul vizitărei primei părţi din expoziţie remarc o secţie destul de interesantă. Este vorba de evoluţia motorului amovibil. Numeroase motoare începând cu primele fabricate în Germania dela 1910. Cele mai noi sunt tăiate transversal aşa că e posibil ori şi cărui profan să-şi dea seama de mecanismul lor. Şi cu acestea am terminat totul ce se referea la propaganda acestui sport sau mai bine auto-propaganda „nauticilor" germani.

Industria germană expune în trei hale imense şantierele de bărci. Siluete majestoase de yachturi cu motor „motor Kreuzer" până la 12 m. lungime, 2.50—3 m. lăţime, cu bordul înalt, contrastează alături de barca de pânză, demontabilă, ce o iei la subţioară şi cântăreşte abia 20 kgr.

Pretutindeni vezi tendinţa de a se fabrica pentru popor.

Astfel aproape toate firmele expun un typ de barcă cu motor populară de 4—5 persoane (preţul inclusiv motor de 8—15 cai putere cam 60.000 lei). Lucrul e de calitate şi barca e făcută în mahon sau tablă de oţel. Cutere cu vele încep cu 10—15 m. p. suprafaţă de velatură şi costă loco, Berlin 20—40.000 lei.

Cele mai numeroase şi adevărat populare sunt bărcile pentru două persoane făcute din lemn de mahon sau pânză.

Ele costă cam 600 lei bucata şi sunt accesibile tuturor pungilor chiar lucrătorilor cei mai modest plătiţi.

O ideie vagă de „navele" expuse ne poate face cele câteva ilustraţii alăturate.

In majoritatea cazurilor e vorba de ambarcaţiuni potrivite navigaţiei pe lanţurile de lacuri şi numeroasele canale din preajma Berlinului.

In fine un cadru atrăgător îl formează expoziţia obiectelor de echipament pentru bărci şi sportmeni.

O luptă mare se dă în Germania pentru prevenirea accidentelor. Aicea bine înţeles avem ocazia să semnalăm un pavilion al societăţei pentru „lupta contra înecurilor" *„Der Kampf gegen nassen Tod"*.

Reliefuri, gravuri, scrisori, notiţe şi afişe de propagandă ne atrag atenţia. Undeva stă scris *„In Prusia în 15 ani sau înecat 63.439 persoane, învaţă deci a înota, pentru tine şi înotul de salvare"*. Un asemenea strigăt nu rămâne în Germania fără răsunet. Aicea prinde orice iniţiativă serioasă. Această societate care se menţine numai din iniţiativă privată, se mândreşte cu aproape 200.000 persoane care au primit certificate dela ea că sunt apte pentru înotul de salvare.

233.000 sportmeni pe ape federalizaţi, posedând 76.000 de ambarcaţiuni şi 1180 cale şi adăposturi pentru bărci precum şi casele cluburilor respective, erau pentru mine o realitate vie. Aceste cifre imposante au fost comunicate presei de d-l Jaspar, Preşedintele Federaţiei Asociaţiilor de cluburi nautice germane şi ele reprezintă bine înţeles numai pe cei federalizaţi.

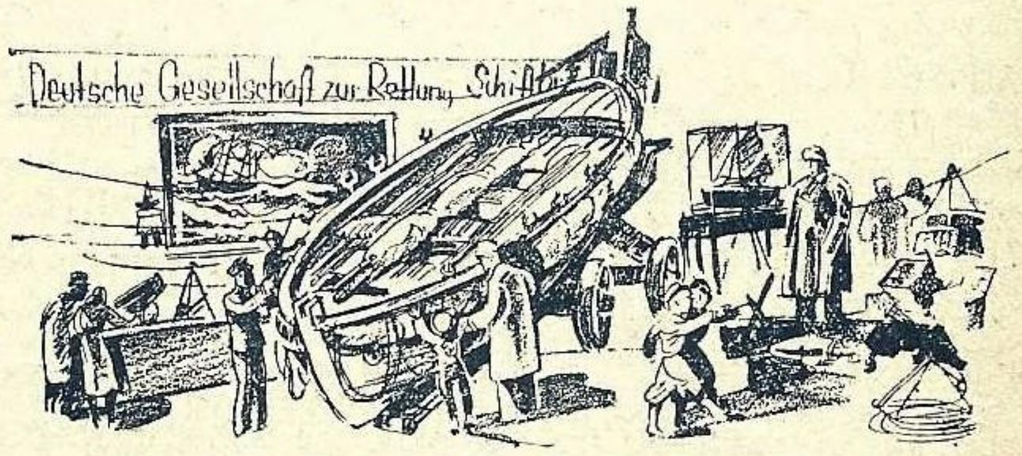
Germania nu numai că are mulţi amatori pentru un sport sănătos, dar acest sport reprezintă aicea o valoare economică şi socială. Şi aicea mai impune şi altceva. Nicăeri nu se face cu atâta ataşament şi tenacitate un lucru început, chiar atuncea când e vorba de o pasiune sportivă.

Odată sportmen pe apă, germanul rămâne toată viaţa lui legat de această mişcare. In vacanţii, Sâmbătă după amiază, Duminică şi sărbătorile, argonauţii Germaniei cutreieră întovărăşiţi de un echipament special foarte comod, lacurile, râurile şi mările Germaniei.

Nu adesea vântul schimbător i-a mânat şi pe meleaguri streine, purtând faima nu numai a spiritului lor de activitate ci şi a materialului lor aşa de perfecţionat.

Căci sporturi nautice fără un material cum se cade nu există ! In sporturi pe apă numai „perfecţiunea materialului" alături de technica respectivă aduce victoria. Germania ne-a dovedit-o !

Materialul acesta căruia îi dădeam şi o importanţă economică reprezintă un inventar de 74,5 milioane RM. (3 miliarde lei).



Ambarcaţiuni de salvare.

Mai departe, ni s'a spus că se cumpără anual utilaj sportiv nautic de 13,5 milioane Rm. (vreo 520 milioane lei). Personalul auxiliar de serviciu primeşte şi el pentru serviciul prestat acestui sport vreo 3,5 milioane Rm. anual (140 milioane lei). Cifrele sunt exacte şi au fost comunicate presei Germane de către oficialitate !

Şi la noi de scurtă vreme yactingul a început să prindă. Se fac eforturi din ce în ce mai mari şi rezultatele de până acum ne pot da speranţaţ că într'un viitor apropiat vom fi în stare a prezenta şi noi o expoziţie care să oglindească activitatea pe acest tărâm.

Lucrare premiată la concursul interşcolar dela 24 Iunie a. c. „Ziua Apelor"

APA ŞI ALE EI

Inchinată spiritului frăţiorului meu înghiţit de valurile apei nemiloase.

Bibică este poate primul şi ultimul prieten al lui nenea Jean. S'au cunoscut, nu de mult, de câteva luni în tren, la fereastra vagonului. Bibică venea să se stabilească definitiv în orăşelul Giurgiu, iar nenea Jean se întorcea dintr'o călătorie de afaceri, cum îi plăcea dumnealui s'o numească, acasă, că locuinţa sa în orăşelul acesta se află.

Se sfârşeau ultimele zile de primăvară. Pe câmp cerealele — grâu, porumb — promiteau o recoltă îmbelşugată. Lanţul de vagoane se încovoia ca un balaur troznind din încheeturi şi tăind necunoscutul în două. Locomotiva pufăia din greu şi zvârlea pe coş suluri groase de fum negru. Urca un deal, ,dealul dela Dăiţa. La poalele dealului câmpia se aşternea leneşă, străjuită hăt departe de lucirile argintii ale Dunării ce şerpuia plictisită printre stufăriş, spre mare, impunând astfel ochiului o privelişte majestoasă.

— Splendidă panoramă — exclamă nenea Jean sorbind nemişcat aerul proaspăt şi parfumul de câmpie ce năvălea pe fereastră în vagon.

— Da, da... — mormăi vecinul său cufundat în contemplarea privelştei aurie brăzdată de limbi uriaşe de un verde-albastru.

— Da, da — repetă el şi tresări.

— Unde mergi mata, dragă domnule ? — întrebă nenea Jean pe vecinul către care simţea o oarecare simpatie, o dragoste nebănuită, o afinitate.

— La Giurgiu — murmură vecinul.

Atâta a fost deajuns şi între nenea Jean şi Bibică s'a pecetluit o prietenie inalterabilă tuturor intemperiilor de orice natură ar fi ele.

*

Astă seară Bibică, alături de nenea Jean, la o masă dela „Clubul Vânătorilor" cu fălcile încleştate, privea tăcut, parcă mai bătut ca de obiceiu, lăsând să se strecoare şi în sufletul său negura subţire şi năbuşitoare a primei seri de vară. Cerul albastru se gătea cu lumini de bal şi stelele ca nişte fructe coapte îşi scuturau aroma lor îndepărtată ce se aşeza ca parfumul de tămâe, alintător, peste sufletele pustiite.

Intr'un târziu nenea Jean goli un păhărel de „ruginiu" şi plescăind din buze rupse tăcerea de plumb.

— Ei ! Bibicule. ce zici ! Facem mâine o vânătoare, au ba ?

Bibică purtat de gânduri cine ştie unde abea putu răspunde gâtuit.

— Unde ?

In baltă !

Bibică avu o tresărire bizară. Ce coincidenţă ! In baltă ! Dece tocmai în baltă ? Fiindcă n'o putea suferi ? Tocmai acolo se gândea şi el. Şi când l-a auzit pe nenea Jean „în baltă" faţa i s'a crispat şi pe ea s'au întipărit adânc amprentele unei melancolii obsedante.

— Ce este ? întrebă neliniştit nenea Jean observând schimbarea bruscă de pe faţa lui Bibică. Ţi-e rău ?

— Nu este nimic, nu mi-e rău — şi mânat de aceleaşi gânduri Bibică părea absent.

— Atunci ?

— In baltă ? !

— Da !

— Tocmai în baltă ? ! Dece 'n baltă ? Poate nu ştii !... Ei bine !.... Nu pot... mi-e greu !... Nu sufăr apa — reuşi însfârşit Bibică să destăinuiască ceeace-l apăsa ca o lespede grea.

— Cum dragă ? Ce vorbă e asta ? Auzi ! „Nu sufăr apa". Apoi căutând ca să-l convingă că este greşit, începu.

— Mă mir dragă Bibicule. Mă mir foarte mult. „Nu sufăr apa" ! Hm ! Apa ? Elementul acesta necesar vieţii ? Elementul acesta fără de care tu, eu şi oricare n'ar putea exista ? Ce vorbă e asta ?

— Nici o vorbă ! Printr'o întâmplare ! — îngăimă Bibică obsedat de o amintire tristă.

— Printr'o 'ntâmplare ?! Aha ! Zi, la mijloc e o 'ntâmplare. Dar dragul meu, întâmplări sunt foarte multe, pe uscat, în aer şi cu atât mai mult pe apă. Şi pentru întâmplări de acestea fie ele oribile înseamnă oare să condamnăm viaţa ? Căci să ştii tu scumpule, apa este viaţă. In apă se crede origina vieţii, origina ta şi a mea. Aici în apă s'au găsit acele animale — prime vieţuitoare — de care s'a ocupat vestitutul naturalist şi biolog Ernest Haeckel. Apoi mergând mai departe, părerea filozofilor greci şi afirmarea lor că apa ar fi primul şi unicul element în crearea universului — şi să ştii tu că în bună parte au avut mare dreptate — oare nu spune nimic despre apă ? Că de apă se leagă şi întâmplări nenorocite, este foarte natural. Nu e de vină nimeni. Destinul ! Acesta este drumul vieţii, drum împletit din nenorociri şi fericiri, tocmai ca din această împletire să rezulte un „ce" armonic, un „ce" mai plăcut, însfârşit un „ce" suportabil de trăit. Oare tu dacă ai avut nenorociri — şi mă refer numai la cele suferite pe apă — oare pe lângă aceste nenorociri nu-şi au locul şi unele întâmplări fericite ? Desigur că da ! Şi ştiu aceasta prea bine. Că prin aceste întâmplări fie fericite, fie nenorocite am trecut şi eu, au trecut şi alţii, am trecut toţi. Fericire fără nenorocire nu se poate. Şi viceversa. Fericirea merge mână 'n mână cu nenorocirea. Unde este numai fericire, să ştii că acolo nu e viaţă. E boală, e moarte. Şi ca să nu abatem firul discuţiei să revin de unde am plecat.

Nenea Jean cu ochii pironiţi în gol şi cu mâinile cruciş pe piept izbucni din nou admirativ.

— O, scump prieten ! Când pronunţ acest cuvânt „apă", nu-ţi închipui cât de mult îmi spune.

O clipă nenea Jean întrerupse. Admiraţia lui faţă de apă stăruia vie pe buzele-i uscate de tutun. Răsuci o ţigară, o aprinse şi apoi ca şi când s'ar fi trezit dintr'o visare care te farmecă :

— Da dragă Bibicule ! Când zic „apă", mă gândesc la univers şi la marile foloase pe care aceasta le aduce. Să înlăturăm ceeace nouă ni s'ar părea abstract .Să lăsăm aceasta în seama filozofilor şi noi să luăm ceva concret, ceva care e mai apropiat simţului nostru practic. Ia gândeşte-te şi tu cu mine la bogăţiile însemnate care se scot din apă : din oceane, mări şi râuri ! Tot soiul de peşte, raci, stridii, midii, toate servind de hrană omului. Apoi podoabe : mărgeanul şi scoicile de mărgăritare şi câte altele ! Dar cărbunele alb, nu este oare un dar al apei ?

Ce-ar face Elveţia dacă ar fi lipsită de căderile acelea minunate de apă ? Cu siguranţă că n'ar mai fi acolo unde este azi !

Apa, când te gândeşti la o ţară, este ce lmai natural hotar şi cel mai potrivit mijloc de comunicaţie. Ea îţi deschide drumuri noui, drumuri spre orizonturi mai largi, spre continentele cele mai îndepărtate. Ce n'ar da unele ţări să aibă o cât de mică deschidere la mare.

Noi Românii, slavă Domnului, avem atâta cât ne trebue, numai

să ştim păstra ceeace avem şi să nu permitem să ni se ştirbească o bucăţică.

Pe apă — reveni nenea Jean — este drumul unic care leagă continentele între ele prilejuind astfel un schimb de idei noui, de orientări noi în toate domeniile şi direcţiile. Pe apă s'au descoperit noile continente. De aeroplane nici nu se pomenea când Columb descoperi America. Aeroplanele şi cele mai uriaşe dirijabile sunt cu mult departe de mărimea şi confortul vapoarelor care străbat zilnic oceanele.

Astăzi, dragul meu, viaţa — încet, încet — părăseşte uscatul. Cel puţin aşa mi se pare mie. Sunt vapoare cât un oraş întreg, cu biserici, teatre, cinematografe, etc.

Gândeşte-te apoi că unele popoare nu pot şi n'au putut să trăiască decât pe apă. Şi nu-ţi închipui cât de mult influenţează albastrul mistic al mării firea acelui popor. Devine curios, cutreeră, cercetează, caută explicaţii, creiază. Creiază o literatură nouă, un gen nou de traiu, o doctrină nouă, un popor nou, un popor marinăresc, putetrnic, bogat. Exemple tipice avem destule în istotrie. Fenicienii, vechii Greci, iar în zilele noastre Anglia, Statele Unite şi Japonia. Datorită flotei puternice pe care şi-a creiat-o, Anglia stăpâneşte astăzi atâtea colonii şi comerţul ei ca şi industria înfloreste pe zi ce trece.

Datorită marinei, Japonia este astăzi o ţată de temere pentru celelalte state. Şi multe, multe avantaje dragul meu oferă astăzi apa când priceperea omului a ajuns foarte departe. Pe apă prevăd viitorul tuturor ţărilor care au norocul să stăpânească astfel de comori.

Terminând, nenea Jean ridică mână dreaptă în aer şi schiţând un gest întrebător. „Eh ! te-am convins ?" aşteptă părerea prietenului Bibică.

— Oh ! Da, recunosc toate acestea — clătină din cap convins dar dezamăgit Bibică. Recunosc !

Dar când îmi amintesc !... Un înger... 11 ani... Clasa I-a de liceu... Cuminte... Şi ascultător.... Ah ! Simt că mă înăbuş !.... Nu mai pot... Acum 7 ani..

Din ochii calzi Bibică lăsă să cadă două lacrimi pe obraz. Imaginea stăruitoare a copilaşului blând, a îngeraşului său îl obseda în fiecare zi, ,în fiecare oră, minut, secundă. Intorcând capul, nenea Jean dădu şi el drumul lacrimilor în batistă apoi simulând că-şi şterge nasul reveni către Bibică.

— Nu te mai amărî dragul meu ! Lasă. Bănuesc ! Bănuesc nenorocirea. Aceeaşi ne-a păscut pe amândoi. Al tău de 11 ani, al meu de 7 !

— O grozăvie ! Vreau să uit şi totuşi nu pot. E prea proaspătă. Inţelegi ! Trei ani abea au trecut de când...

Parcă şi astăzi am în ochi...

Lacrimi dure brăzdară obrazul amândorora.

Cândva când focul dinăuntru li se mai potoli, nenea Jean încercă să-şi povestească nenorocirea...

8 Iulie...

Pe stăzi, pe bulevarde, la ferești, la vitrine afişe mari şi colorate anunţau sărbătoarea apelor.

— Draga mea — m'am adresat soţiei când am venit acasă ! (Asta era Sâmbătă seara). Ce-ai zice dacă ziua de mâine am sărbători-o în baltă ? Tot e ziua apelor. Chiriţescu, merge, Iofcea idem. Ba mai vine şi Căpitanul de Administraţie mai târziu, că zicea el că are nişte treburi de aranjat de dimineaţă la regiment.

— Ce zici, o să petrecem de minune, nu-i aşa ?

— Aşa dragul meu ! Să prepar ceva ? — S'a învoit numai decât nevasta şi a doua zi de dimineaţă, înşiruiţi toţi în patru maşini de piaţă, (ca să vezi, Căpitanul lăsase dracului de treburi şi de tot numai ca să meargă odată cu noi) am plecat în baltă. Era o dimineaţă călduroasă. Razele soarelui înfierbântate pişcau ca nişte ace de foc. De bine, de rău ajunserăm. Dunărea îşi mâna leneşă apele susurând printre sălciile care-o umbreau pe margine. Din stufărişul bogat se fugăreau cascade de sunete zglobii deslănţuindu-se melodios pe harpa văzduhului trandafiriu şi amestecându-se cu păienjenişul de raze aurii al soarelui matinal de Iulie, ca parfumul petalelor de trandafir semănate în părul unei blonde despletite ce-i mângâe umerii desgoliţi ca doi nuferi.

Pitulici, privighetori, mierle, toţi muzicanţi neîntrecuţi se întreceau în cântările lor fermecând firea întreagă şi înveselind-o.

Nu luarăm bine seama că băieţeii se şi furişară de lângă noi.

— S'or fi jucând prin pădure — îşi dădu părerea nea Costache Ştii Costache Iofcea.

— Da, da, în pădure ! — Se încredinţară cu toţi.

Trecea timpul. Trecea şi tot mai cald. Soarele cădea acum perpendicular. Când şi când se mai auzea câte un croncănit de cioară blestemată. Incolo, ţipenie. Băieţeii nu mai veneau. Şi se duseseră cam de mult. Faptul acesta mă îngrijora. Deaceea strigai tare ca să fiu auzit ! Nicki ? ?.... Nicki ? ?...

Nimic, nici un semn. Unde să fie ? Ce s'o fi 'ntâmplat ? ! Şi-o luai razna prin pădure. Aveam parcă o presimţire ! Nu-mi regăseam liniştea. Pe marginea Dunării auzii glasuri care păreau plânsete. Am înţeles ! O nenorocire ! Ca un leu m'am repezit într'acolo.

— Nicki ? ? Unde e Nicki ? ! Nicki ?

Băieţeii plângeau şi muţi arătau cu degetul în apă.

— In apă ? Dumnezeule mare, în apă ? S'a 'necat ? Nu ştia să 'noate ! Era mic. L-a luat curentul. Mititelu ! Şi l-a purtat ca pe o bucată de lut, în voe, fără pic de rezistenţă din parte-i ! Ah ! Doamne, Doamne !...

Nenea Jean nu mai putu să continue. Lacrimile il podidiră din nou şi curgeau şiroae picând pe faţa de masă albă.

Bibică privea aiurit ! Abia acum înţelegea. Mai erau şi alţii care suferiseră nenorociri de soiul acesta ?

Da !...

Pânza nopţii cădea mai cernită şi-şi scutura fluturii negri ai tăcerii liniştind până şi sufletele cele mai frământate.

Bibică parcă înghiţea cocoloaşe mari de plumb răsunându-i în urechi :

„Viaţa este un drum împletit din nenorociri şi fericiri.

Fericirea merge mână'n mână cu nenorocirea".

NICU PIEPTEA-DANCOVICI
Elev-plutonier cl. VII-a
Liceul militar

DRAMELE MĂRII (10)

ODISEA LUI PATRIK

Din rege al unei insule, la puşcărie.

Dacă ar fi reuşit, fiii acestui stăpân beţiv, ar domni poate astăzi peste mai multe milioane. Patrick fondatorul dinastiei ar fi considerat erou şi, ziua masacrului echipagiului vasului, înălţată la sărbătoare naţională. Din fericire acest Uns al Domnului, nu aduse la îndeplinire această lovitură de stat.

In timp ce Patrick îşi rumega planul, două vase, unul american, iar celălalt englez, se apropiară de insula lui şi i se adresară pentru legume. El le promise o cantitate mare, numai să-şi trimită şaluptele în partea cealaltă a insulei să le ridice, unde se afla debarcaderul, iar oamenii să le încarce chiar din grădina lui, pretinzând că supuşii săi devenise de câtva timp atât de leneşi, încât nici nu-i mai putea convinge să muncească. Condiţiile fură primite, porniră două şalupe dela fiecare vase, trăgând la malul insulei.

Toţi marinarii aflaţi în ele se îndreptară spre locuinţa lui Patrick, însă nu-l găsiră nici pe el, nici pe vreunul din oamenii lui. După ce aşteptară câtva timp îşi pierdură răbdarea şi se înapoiară la mal, unde nu găsiră decât sfărămăturile uneia din salupele care acostase în golful lui Patrick.

Comandanţii celor două nävi fură nevoiţi să trimită în căutarea marinarilor alte îmbarcaţii, apoi temându-se de vre-o nouă înşelătorie, găsiră de cuviinţă că ar fi mult mai nimerit să părăsească insula cât mai repede, lăsând pe Patrick şi pe complicii săi, să stăpânească în pace şalupa furată.

Insă înainte de a ridica ancora, puseră într'o ladă pe care o ţintuiră la mal, o scrisoare în care era povestită întreaga întâmplare.

Un căpitan, anume Raudal, ajungând la câtva timp după aceia la Tofoo, găsi scrisoarea, însă numai la câteva minute după ce trimisese o şalupă să caute legume la locul de debarcare al lui Patrick. Vă puteţi închipui neliniştea lui. Trimişii se înapoiară aducând cu ei o scrisoare a Irlandezului, găsită în coliba sa şi cu următorul cuprins :

„...Am cerut adeseori căpitanilor vaselor de a-mi vinde o şalupă, sau de a mă conduce într'un loc de unde am fi putut aduce femei care să ne mângâe singurătatea. Insă ei au refuzat întotdeauna ; astăzi mi se iveşte ocazia să pun mâna pe o şalupă... Am încercat vreme îndelungată, muncind şi suferind din greu, să strâng oarecare stare ca să pot trăi mai liniştit, însă am fost de mai multe ori furat şi maltratat, ultima oară de un căpitan englez, căruia nu i-a fost ruşine, afară de pedeapsa ruşinoasă ce m'a făcut s'o îndur, să-mi fure aproape cinci sute de dolari... Scârbit de aşa viaţă, mă îmbarc astăzi cu tovarăşii mei pentru insulele Marchize, suntem mai puţin ameninţaţi la sălbateci, decât în tovărăşia oamenilor aşa zişi civilizaţi... Rog pe cei ce vor găsi acest bilet, să nu ucidă găina bătrână, care clocește într'un colţ al colibei, peste puţin trebue să iasă puii din găoace".

Patrick ajunse singur, în şalupa lui descoperită nu în insulele Marchize, la care nu nimeri, neavând cu ce să se orienteze, ci în Guayaguil, pe coastele Americei de Sud. Tovarăşii lui de călătorie, — după versiunea lui — pierise din cauza lipsei de apă, mai sigur este că s'a descotorosit singur de ei, când a observat că scade provizia de apă.

Din Guayaguil se îndreptă spre Payte, unde se însură cu o negresă. Se învoi cu ea să-l urmeze în insula lui, ale cărei frumuseţi trebue să le fi zugrăvit în cele mai strălucitoare culori.

Insă apucăturile şi înfăţişarea lui sălbatică, atrase atenţia poliţiei. Fiindcă da mereu târcoale în jurul unei corăbii, transformată în goeletă şi care la nevoe ar fi putut fi condusă numai de doi oameni, fu bănuit că are gânduri rele şi încarcerat. Cu câţiva piaştri, i-ar fi fost foarte uşor să i se deschidă porţile închisoarei spaniole, însă nenorocitul nu avea nici o resursă, fu lipsit pentru câţiva ani de libertatea sa sub motivul foarte elastic pe care i-l dete un *procurador* al locului „că n'avea nici un motiv să-l puie în libertate, fiindcă nu avusese niciunul să-l închidă !"

In toate vremurile, nobilul pământ al Hidalgilor şi-a plătit foarte prost funcţionarii, sub pretext că cei care au sânge castilian în vine, n'au nevoe ca să trăiască decât de o ceaşcă de ciocolată şi un pachet cu ţigări. Adeseori chiar, înlocuiesc ciocolata printr'o ceapă crudă... Fiindcă odinioară în coloniile de pe coasta americană, nu-i plătea niciodată... din care cauză directorii şi paznicii închisorilor se făceau plătiţi de prizonieri. Nu se afla locuitor oricât de sărac ar fi fost, care să nu cotizeze pentru punerea în libertate a părin-

Nu, nu, să nu fie sânge !

ţilor sau prietenilor săi şi, fiindcă închisoarea nu trebuia să fie goală din principiu, strașnicii păzitori, se despăgubeau de pe urma străinilor pârliţi, pe care-i ţineau zăvoriţi cât le plăcea.

Nenorocitul Patrick, jucă la Payta trei ani încheiaţi rolul prizonierului care sta acolo *numai să nu fie goală*. Datoră libertatea lui unei împrejurări fericite ; înbolnăvindu-se fu dat afară pentru ca să nu fie nevoiţi să-l îngrijească.

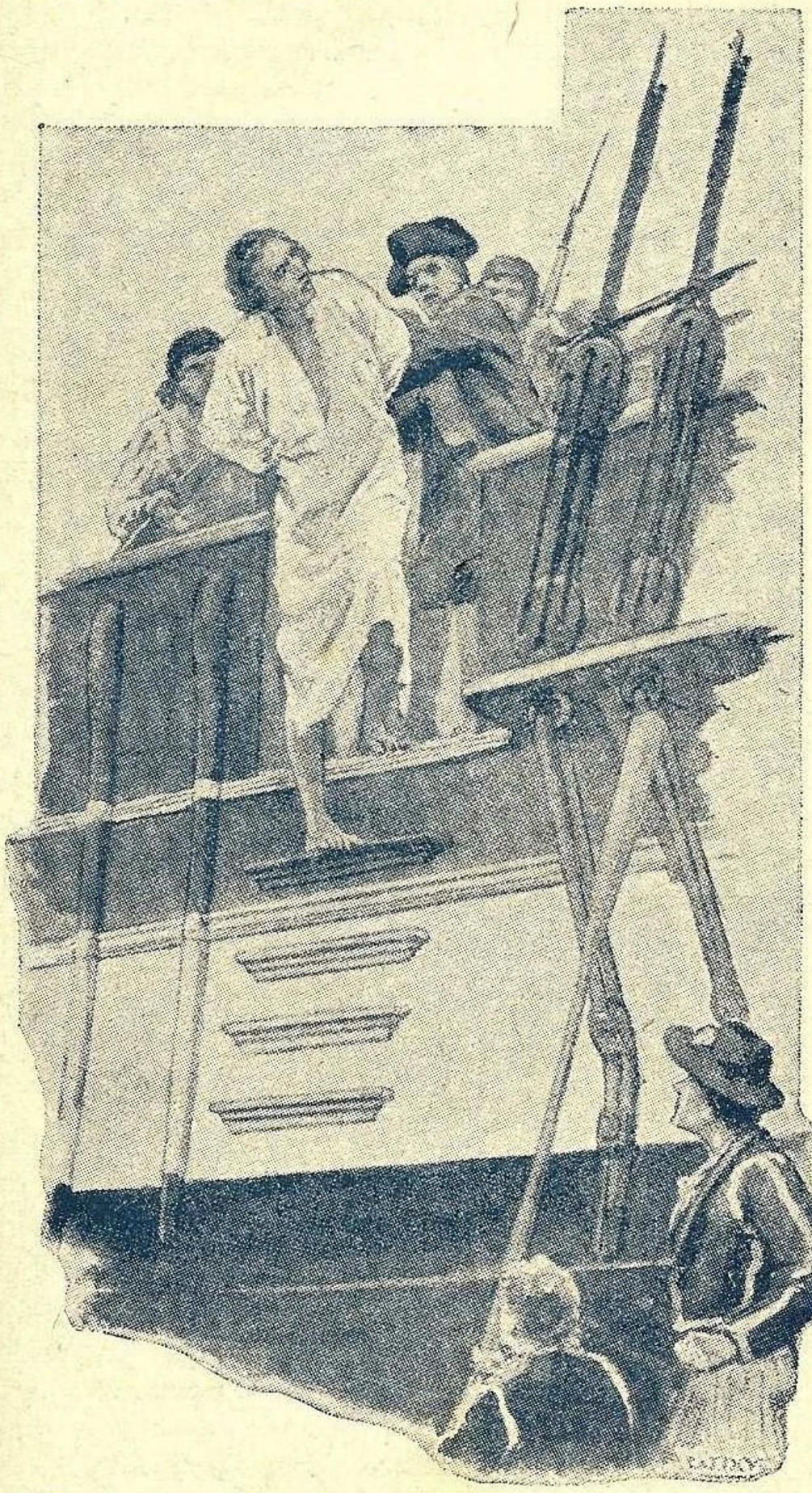
Dulcineea lui se mângâiase sub alte ceruri şi nenorocitul fu nevoit, ca să nu moară de foame să joace *biniul* irlandez în balurile negrilor.

Astfel se termină odiseea nefericitului Patrick. E mult mai bine că omul acesta n'a reuşit să ajungă în vre-o insulă pustie din Oceania, împreună cu negresa lui, unde cu siguranţă ar fi avut urmaşi ; după două sute de ani amintirea lui ar fi fost uitată şi descoperindu-se descendenţii lui jumătate negri, jumătate arămii şi

creţi ca africanii, vreunul din savanţii de laborator pe cari Academiile simt nevoia din când în când să-i trimită să privească universul prin luneta prejudecăţilor lor, ar fi mărturisit că se găsesc în prezenţa ultimilor reprezentanţi autohtoni, şi că australienii primitivi erau roşii ca morcovul şi cu părul creţ... Câte păreri etnografice sunt lipsite de temei serios !

FRĂMÂNTĂRILE LUI CRISTIAN.

Patrick nu părăsise insula de multă vreme şi comandantul lui *Bounty* se hotărî să se oprească acolo câteva ceasuri, fiindcă avea ordin să viziteze şi să înregistreze toate insulele întâlnite în calea lui, pentru a-şi da seama de aceia în care guvernul ar putea înfiinţa aşezăminte folositoare.



Coborârâ întâi pe comandant.

Infiinţând numeroase colonii, se pare că Englezii au urmărit scopul de a se asigura de aprovizionarea universală a globului. Sunt aşezate toate în aşa fel ca să poată exploata ţinuturi întinse.

Ca toţi colegii lui care navigau în jurul lumei, în virtutea principiilor cari călăuzesc de secole Anglia, comandantul lui *Bounty* primise şi el ordinul să viziteze ţinuturile pe care le întâlnea în calea lui, să ia planul porturilor care puteau servi de adăpost, să se intereseze de produsele lor, de caracterul locuitorilor şi de locul unde s'ar putea stabili mai uşor, în cazul când ar găsi de cuviinţă, un aşezământ naval sau comercial.

Deci, insula Tofoo fu vizitată în toate direcţiile, se făcu chiar hidrografia golfului unde locuise Patrick ; pe urmă *Bounty* îşi ridică ancora şi îşi urmă drumul.

In timpul pregătirilor, Bligh avu cu ofiţerii săi o ceartă, neînsemnată ca motive, însă care se înteţi din cauza aprinderei lui şi ca de obicei toată mânia se revărsă asupra lui Christian.

O zi întreagă tânărul ofiţer rumegă în mintea lui cele mai sinistre proiecte ; de douăzeci de ori se gândi să se sinucidă, atât îi devenise de imposibilă viaţa la bord, însă chipul surâzător al iubitei lui şi fermecătoarele peisagii Taitiene, alungară gândul acesta funest şi se hotărî să părăsească vasul cu orice preţ la întâia ocazie favorabilă. Odată hotărîte în mintea lui aceste planuri, îşi văzu înainte de serviciu cu mai multă îndrăsneală.

A doua zi Christian în timpul uneia din acele nopţi minunate dela tropice, visa la mijloacele de a părăsi corabia. Pe când sta sprijinit de balustrada vasului şi reînvia în inima lui toate suferinţele morale cu care-l adăpase Blith, privirea lui nepăsătoare urmărea în noapte liniile întunecate care arătau insulele printre care brickul naviga uşor ; după ce frământă în mintea lui nenumărate planuri, deodată îi veni o idee pe care o încuviinţă fără să se gândească ; marea era liniştită, de ce să nu să asvârle în apă şi cu ajutorul unei scânduri care-i va servi de sprijin, să ajungă în insula învecinată, iar de acolo îi va fi uşor să ajungă la Taiti în pirogă, ajutat de băştinaşi.... fie ce-o fi, şopti el ziua de mâine nu mă mai găseşte pe *Bounty*.

Adâncit în gândurile lui care-l chinuiau să termine cât mai repede, pronunţase ultimele cuvinte destul de tare ca să fie auzite de aspirantul *Young,* care-l privea de câteva clipe şi care se apropie repede de el spunându-i încet :

— Tăcere, domnule locotenent, nu vă daţi seama că vă supraveghează comandantul ?

— Tu eşti Young, făcu Christian, ei bine dragul meu, nu-i voi face această neplăcere încă multă vreme.

— Mai încet vă rog.

— Ce mă priveşte, peste zece minute voi fi la adăpostul răsbunărilor.

— Ce vreţi să spuneţi ?

— La drept vorbind un tovarăş mai mult n'ar strica, vrei să vii cu mine Young ?

— Sunt la ordinele d-voastră domnule locotenent !

— Vreau să mă întorc la Taiti.

— La Taiti ?... domnule locotenent, n'aţi vrea să continuăm această discuţie în cabina noastră ? sunt cuvinte care n'ar trebui pronunţate aici...

— Cu plăcere Young, dar nu-ţi pot da mai mult de cinci minute, e mai mult decât trebue să te hotărăşti...

— Ce vreţi să fac ?

— Peste câteva clipe, vom trece la mai puţin de o sută yarzi de această insulă pe care începem s'o zărim la babord ; pentru noi e o jucărie ca să ajungem la ea înnot.

— Cum, acesta e planul Dvs. ?

— Distanţa e prea mică ca să putem întâmpina vre-o neplăcere, dealtfel prefer moartea unei şederi mai lungi aici...

— Domnulele locotenent am să vă propun ceva mai nimerit, chiar în scopul acesta am întrerupt şirul gândurilor dumneavoastră.

COMPLOTUL.

Ajuns în cabina lui Christian, Young închise uşa cu grije şi fără altă introducere îi spuse repede :

— Sătui de purtările nedemne ale căpitanului, Haywood, Stewand şi eu, am organizat un complot, care trebue să isbucnească noaptea asta. Jumătate din echipagiu e de partea noastră cu singura condiţie ca unul din ofiţeri să fie cu noi. Totul e gata, vreţi să primiţi comanda corăbiei ?

La vestea aceasta neaşteptată, Christian buimăcit privi pe tânărul

lui interlocutor ; Young nu avea încă douăzeci de ani şi îi spuse :

— Imi propui o crimă, Young ?

— Fie, răspunse energic tânărul.

— Anglia va pune în picioare întreaga ei flotă, nu vom găsi un colţ de pământ unde să ne ascundem, iar pedeapsa nu se va lăsa aşteptată.

— Ne vom fi răsbunat, puţin ne pasă dacă ne vor spânzura după aceia... hotărâţi-vă, n'avem un minut de pierdut, suntem douăzeci şi doi hotărâţi la toate, însă dacă chestia tânjeşte, e imposibil să nu se ivească vreun trădător printre ei.

In sufletul lui Christian se dădu câteva clipe o luptă violentă, cinstea de marinar fu învinsă de dorinţa răsbunărei, iar când i se păru că-şi vede duşmanul în lanţuri şi cerşindu-i milă, nu mai şovăi.

— Primesc, spuse el aspirantului, însă cu o singură condiţie, să fie respectată viaţa lui Bligh şi a celorlalţi ofiţeri. Young ieşi şi se înapoe imediat, anunţând pe Christian că conjuraţii îl aşteptau în faţa depozitului de arme.

Locotenentul îşi vârî pistoalele în centură şi îl urmă cu sabia în mână. Armele fură împărţite într'o clipă întregei trupe, caporalul Adam trezit de sgomot apropiindu-se, înţelese ce se petrecea şi cu toate că nu credeau de cuviinţă să-i încredinţeze secretul, primi şi el o armă de teamă să nu facă parte din numărul celor slabi.

Intr'o clipă toţi ofiţerii fură înlăturaţi din posturile lor şi legaţi, Christian şi caporalul pătrunseră la căpitan şi puseră mâna pe el ; fu lăsat liber numai *maestrul* Edward, care făcea de cuart şi care fusese tratat cu atâta neomenie de Bligh încât conjuraţii erau siguri că va trece de partea lor.

Contrariu aşteptărilor lor, cinstitutul ofiţer îi dojeni aspru arătându-le datoria şi văzând că nu reuşeşte să se facă ascultat, încercă să strângă în jurul lui echipagiul rămas credincios, pentru a încerca să scape pe comandant cu forţa, însă neavând arme pentru oamenii săi, fu nevoit să renunţe la proiect. El nu ştia însă că Christian se află în capul mişcărei ; când îl văzu înaintând pe punte cu pistolul în mână, înconjurat de o duzină din complicii săi, alergă înaintea lui şi îl conjură să nu împingă mai departe încercarea lui criminală.

— E prea târziu Edward, răspunse cu amărăciune tânărul, am făcut mai mult decât trebuia ca să fim spânzuraţi... vom merge până la capăt.

— Iţi jur, comandantul care mă aude nu mă va desminţi. Dacă renunţi la planurile tale, o iertare generală va amnistia clipa asta de rătăcire... nici un proces-verbal, nu va înregistra această întâmplare, iar jurnalul de bord nu va cuprinde nimic care să vă compromită.

Christian se înduioşa...

— Haide, prietene, fă un gest...

Nimeni nu poate bănui ce ar fi urmat dacă Young şi un marinar anume Quintal, n'ar fi intervenit.

— Fără slăbiciune, domnule locotenent, făcu aspirantul, altfel suntem pierduţi.

— Ni se făgăduieşte numai o frînghie de cânepă, cu scadenţa peste şase luni, strigă Quintal. Dacă căpeteniilor voastre le e teamă, noi ceilalţi nu ne dăm în lături, nu-i aşa prieteni...

— Desigur ! Desigur ! strigară toţi marinarii în cor.

— Christian, începu Bligh, care trebue să fi suferit enorm ca să fie el nevoit să scoboare până la rugăciune, confirm cele spuse de Edward.

— Tu ne-ai împins aici, răspunse Christian, care se întunecă la auzul glasului duşmanului său.

— Gândeşte-te la durerea soţiei mele şi a sărmanilor mei copii.

— Tu te-ai gândit la părinţii mei, când mă adăpai cu amărăciuni şi încercai să mă scoţi din fire, ca să mă poţi traduce înaintea consiliului de război ? Nimeni nu poate avea aici încredere în tine: ceiace s'a făcut, rămâne bun făcut, dealtfel n'avem ce face cu viaţa ta.

Câţiva conjuraţi începură să bombăne la auzul acestor cuvinte, însă ceilalţi le acoperiră glasurile strigând :

— Nu ! Nu ! Să nu fie sânge... Vrem numai să scăpăm de ei.

— Imbecililor, le spuse Quintal, nu trebuia să începeţi, dacă voiaţi să se sfârşească astfel... nu vedeţi oare că din clipa asta ne aflăm în stare de legitimă apărare şi dacă nu ucidem vom fi ucişi ?

— Nu vom ridica mâna asupra ofiţerilor şi tovarăşilor noştri...

— Trebue să le punem la dispoziţie mijloacele de a ajunge în Anglia, iar peste puţin timp noi ne vom bălăbăni într'un par, făcu marinarul Martin care era de partea lui Quintal. Din fericire partea adversă se afla în minoritate iar părerea ei nu fu luată în consideraţie ; hotărârea de a nu se atenta la viaţa prizonierilor, nu fu schimbată.

Christian ţinu imediat o consfătuire pentru a şti ce se va face cu ei.

Asupra acestei părţi însemnate a evenimentului, copiez raportul amiralităţei întocmit asupra acestei afaceri.

„Abea se terminase revolta şi conjuraţii hotărîră să-şi părăsească prizonierii în voia valurilor ; pentru aceasta unii erau de părere să li se dea cutter-ul, alţii, şalupa. Aceasta întrunind mai multe voturi era să fie lăsată pe apă ; însă Martin temându-se că această îmbarcaţie va da posibilitatea ofiţerilor de a ajunge în Anglia şi deci se va porni în căutarea răsculaţilor, arătă din nou cea mai mare teamă, faţă de ceiace el numea o *îngăduinţă nesocotită*.

In faţa acestei atitudini, tovarăşii lui care-i încredinţase paza lui Bligh, temându-se să nu săvârşească vre-o nesocotinţă, încredinţară pe căpitan lui Adam.

Intre timp şalupa fu lăsată în apă şi toţi ofiţerii rămaşi credincioşi comandantului lor fură nevoiţi să se îmbarce ; li se dete un butoi mic cu apă, o sută cincizeci de livre de biscuiţi, o cantitate oarecare de rom şi vin, un sextant, un compas, câteva undiţe de pescuit, frânghii, aţă pentru pânză şi diferite lucruri, care le erau indispensabile în stare în care se aflau.

Scoborâră întâi pe comandant. Acesta ceru răsculaţilor afară de proviziunile acordate să le dea şi câteva puşti pentru apărarea lor în caz de nevoe. Cererea îi fu respinsă şi se mulţumiră să asvârle câteva cuţite celor din şalupă.

Corabia porni atunci spre Tofoo şi la 27 Aprilie 1789 când ajunseră în faţa insulei tăiară parâma şalupei şi toţi răsculaţii strigară împreună : la Taiti... la Taiti... !

Deci în şalupă se aflau nouăsprezece persoane : comandantul, maestrul, chirurgul, secundul, botanistul, trei ofiţeri brevetaţi şi nouă marinari.

Pe *Bounty* se afla elita echipagiului, Christian care avea comanda, aspiranţii de marină Waywood, Young, Stewart, caporalul Adam, armurierul, dulgherul, care fusese silit să rămâe fără voia lui, fiindcă se putea întâmpla să aibă nevoe de serviciile lui, contabilul, grădinarul şi restul marinarilor, în total 25 persoane.

Când Martin, care încercase zadarnic masacrarea prizonierilor, văzu depărtându-se şalupa, prevăzută cu cele trebuincioase pentru a ajunge într'o insulă locuită, voi să-şi părăsească complicii, de teama celor ce-i aştepta, însă Quintal cu o puşcă în mână se împotrivi.

— Tu eşti cel care m'ai târât în acest complot, trebue să împarţi soarta noastră cu voia sau fără voia ta !

După ce corabia pluti câtva timp spre Vest-Nord-Vest ca să înşele echipagiul şalupei, asupra direcţiei pe care voiau s'o apuce, cum îi permise vântul se îndreptă imediat spre Taiti, ţinta tuturor dorinţelor...

(Va urma)

CRONICA

Chiurasatele italiene de 35.000 tone

Duminică 28 Octombrie s'a pus pe cală primele piese ale cuirasatelor italiene de 35.000 tone *Vittorio Veneto* la Trieste şi *Littorio* la Genova.

După tratatele dela *Washigton,* Italia avea dreptul la construcţia a 70.000 tone de chiurasate. Dacă acest drept exista, nimeni nu se gândea înainte de Mai 1934 că Italia îl va folosi în felul acesta, pentrucă acest fel de folosire trebue privit ca o replică pentru Franţa, şi ca o năruire a multor speranţe de înţelegere pentru limitarea armamentelor la conferinţa navală din 1935.

In Mai Mussolini a anunţat construcţia acestor 70.000 tone, iar puţin mai târziu intenţia a fost comunicată oficios de o agenţie. „Ca o consecinţă a situaţiei recente creată în armamentele navale a aproape tuturor statelor lumii dela cele mai mari la cele mai mici, guvernul fascist a considerat oportun să dea marinei acea compunere organică care, în absenţa acordurilor generale de limitare calitativă pare indispensabilă. S'a decis deci construcţia a 70.000 tone de cuirasate. Dat fiind mărirea puterei atacurilor la care aceste nave trebue să reziste, s'a decis adoptarea deplasamentului unitar maxim admis de tratatul Washigton, adică 35.000 tone".

Dacă prin forţele de până acum paritatea Italiei cu Franţa era considerată numai de drept, prin construcţia acestor două noi chiurasate şi prin modernizările ce vor fi aduse actualelor chiurasate ce le au, această egalitate începe a fi şi de fapt.

Presa franceză socoteşte construcţia acestor două nave ca o replică contra Franţei pentru construcţia lui *Dunkerque* şi *Strasbourg* de 26.500 tone deşi Franţa declarase că aceste nave destinate numai să contrablanseze efortul german cu cele 4 nave tip *Deutschland,* nu vor intra niciodată în Mediterana.

Ingrijorare s'a produs şi în Anglia. Ziarul Times, susţine chiar că neavând voe până în 1936 conf. tratatului Washington să construiască nici un chiuirasat, prin actualele chiurasate ce le are este pusă în inferioritate prin vitezele mari — *Deutschland* 28 noduri şi *Dunkerque* 28-30 — şi prin armamentele puternice ale navelor germane şi franceze.

Numai crucişetoarele de bătălie *Hood, Renown* şi *Repulse* ar întrece pe *Deutschland* în viteză şi armament. Numai *Hood* ar putea întrece cele 2 nave tip *Dunkergue.*

Nici un vas englez însă nu poate întrece în armament şi viteză aceste două ciurasate italiene de 35.000 tone.

Revista *Le Yacht,* No. 2693 socoteşte cu drept cuvânt că hotărârea Italiei ruinează multe speranţe ce se pusese în înţelegerile viitoarei conferinţe navale pentru limitarea tonagiilor, care ar fi putut uşura bugetele tuturor statelor. Anglia era hotărâtă a limita la 25—26.000 tonajul maxim al chiurasatelor şi în acest scop Franţa alesese chiar tonajul de 26.500 pentru cele două nave tip Dunkerque.

Italia a îngreunat enorm posibilităţile de înţelegere ale viitoarei conferinţe.

Mirth.

Italia îşi renovează flota transatlantică

Guvernul fascist a hotărât reconstruirea unui număr de transatlantice mai vechi, pentru a le putea utiliza cu succes în actualele condiţiuni de exploatare.

Se crede că primele vase cari să fie reîntinerite vor fi motonavele *Saturnia* şi *Vulcania* de 24.000 tone, cari ar intra în refontă la începutul anului viitor. Aceste vase vor primi motoare Fiat cari vor înlocui acelea existente, construite după o patentă daneză. Prin schimbarea motoarelor şi elicilor, se speră să se realizeze o viteză de circa 18 noduri. N.

Expediţia căutătorilor de aur

In numărul din Septembrie al revistei am vorbit de expediţia unor englezi cari căutau tezaurele piraţilor ascunse în insula Cocos. Ne vin acum ştiri foarte puţin romantice asupra primului rezultat al cercetărilor: republica Costa Rica, aflând de săpăturile ce se fac în insulă, a trimis poliţia, care a arestat 18 membri ai expediţiei; ceilalţi se aflau la Panama, pentru procurare de unelte. Cei rămaşi la mal, caută acum să scoată afacerea din încurcătură şi cer guvernului Costa Ricei să le permită continuarea explorărilor

ALŢI CĂUTĂTORI DE TEZAURE

In Statele Unite se încearcă recuperarea celor 4 milioane de dolari în aur, cari se află pe fregata engleză Hussar, înecată în East River, în războiul de independenţă.

Scafandrii ce sunt ocupaţi la această lucrare, au un echipament modern pentru mari adâncimi, dispunând de puternice proectoare.

lor. Tratativele sunt în curs şi este foarte probabil că mica republică centro-americană nu va da autorizaţia cerută decât în schimbul unei redevenţe din ce se va găsi, dacă se va găsi.

N.

Un record în traversarea Canalului Panama

La 25 Octombrie, 86 de nave din flotele de Pacific şi Atlantic, au traversat canalul Panama în 39 de ore, dela Est la West. In

cursul manevrelor precedente, 67 de unităţi au pus 47 de ore pentru a traversa canalul în sens invers. N.

Un nou sistem de amortizare a balansului vapoarelor

In Olanda s'au făcut experienţe cu un nou sistem de stabilizator numit *Flam*. Experienţele au fost făcute cu pachebotul *Indrapoera* de 14.000 tone, 146 m. lungime, 18.30 m. lăţime, şi a cărui durată a unei oscilaţii duble fără stabilizatorul acesta, se stabilise a fi de 36 secunde.

Dispozitivul constă în 2 tuburi de 8 m. înălţime şi 70 cm. diametru, afundate şi lipite în fiecare bord de corpul vasului la jumătatea lungimei sale. La partea superioară a fiecărui tub, la linia de plutire se află câte un rezervor cu aer comprimat la presiune de 10 kg./cm² de 0.400 m³ capacitate. Aerul comprimat e furnizat de un compresor. Un sistem de supape permite de a descărca rezervoarele în tuburile respective.

Experienţele au început prin a balansa vasul cu ajutorul tuburilor. Şase impulsiuni prin aer comprimat au dat un ruliu de 3⁰ de fiecare bord adică o oscilaţie dublă de 6⁰. La înclinarea de 3⁰ s'a dat drumul o singură dată într'un singur tub la aerul comprimat. Fără şoc şi fără vibraţiuni această lansare a adus vasul în poziţie de repaos.

Experienţa a fost repetată de mai multe ori şi diagramele obţinute au dovedit eficacitatea şi rapiditatea stabilizării.

Cei ce suferiţi de rău de mare bucuraţi-vă.

M. T.

Un submarin de buzunar

Se pretinde că Japonia ar avea în construcţie un submarin atât de mic încât calificativul de submarin de buzunar îi vine de minune; caracteristicile acestui vas, a cărui construcţie este înconjurată deocamdată de multă discreţiune, ca tot ce fac Japonezii, sunt următoarele: lungime 8.80 m.; lărgime 2.50 m.; deplasament 12 tone şi viteză 4 noduri.

Propulsiunea acestui pigmeu este asigurată de 50 de acumulatori de 30 de amperi; submarinul nu are motoare de suprafaţă. El poate rămâne 4 ore în imersiune, pe funduri până la 50 de metri.

Armamentul consistă dintr'un tub lans-torpile şi o mitralieră. Echipajul este de patru oameni. In timp de pace, acest submarin ar fi destinat pescuirei coralilului iar în timp de război, apărărei coastelor. N.

Incidentul din faţa Smirnei

Ziarele apărute la începutul lui Octombrie au publicat cu litere mari că Turcii au tras cu tunul în nişte vase de război franceze care voiau să intre în port la Smirna.

Chestiunea se prezintă astfel:

Distrugătoarele *Guépard* şi *Cassard* după vizitarea mai multor porturi din Egee s'au îndreptat la 7 Oct. spre *Smirna* unde conform programului trebuiau să stea 2 zile. Ajunşi în faţa Smirnei, au văzut că semaforul dela intrare ridica semnalul de a sta în larg. Ridicarea semnalului a fost urmată şi cu o lovitură de tun de avertisment.

La cererea guvernului francez de a se permite vizitarea porturilor turceşti, guvernul Turc motivând că vizitarea Smirnei — port de război, e interzisă nu şi-a dat agrementul.

Din cauza dificultăţilor de comunicaţie, refuzul Turciei nu a putut parveni la timp comandantului distrugătoarelor.

La avertismentul porturilor dela Smirna, distrugătoarele s'au întors la Mytilene unde au aşteptat instrucţiuni. Chestiunea s'a tranşat între cele 2 guverne şi ca cea mai bună dovadă a fost faptul că aceste 2 distrugătoare şi-au continuat vizitarea celorlalte porturi turceşti.

Din acest fapt ar reeşi, hotărârea frumoasă a Turciei de a-şi apăra drepturile şi legile sale, şi oarecum uşurinţa de procedare a francezilor.

Smirna este port militar şi zonă interzisă. Această situaţie este declarată oficial tuturor ţărilor. Dacă vasele franceze nu au ţinut seamă de aceasta, autorităţile militare din Smirna au avut cea mai mare dreptate să procedeze cum au procedat.

Situaţia tonajului mondial

Ultimul raport al lui Lloyd Register, arată următoarea situaţie la sfârşitul lunei Septembrie 1934:

In Anglia şi Irlanda: în construcţie 129 vase de comerţ, reprezentând 604.296 tone brut; din acestea, se suspendase lucrul la 13 vase, reprezentând 50.068 tone; circa 82.000 tone sunt destinate străinătăţii.

Totalul tonajului în construcţie, depăşeşte pe cel din Iunie cu 17.154 tone, şi este mai mare decât totalul din anul trecut cu 300.534 tone. Sporul este de 99%.

Se atrage atenţiunea asupra faptului că, în timp ce creşterea tonajului mercantil în construcţie în ultimile luni era mică, totalul trimestrial al vaselor în construcţie, menţine tendinţa crescândă, notată deja dela începutul ultimului an.

In ultimul timp, s'a început lucrul la 76.911 tone, ceeace reprezintă o descreştere de 69.742 tone, faţă de trimestrul Iunie; în acest timp au fost lansate 183.422 tone, din cari, 70.000 reprezintă pe *Queen Mary*.

*

In străinătate: în construcţie 707.091 tone; totalul acesta depăşeşte cu 78.000 tone construcţiile aflat în curs la sfârşitul lunei Iunie; cifrele din Septembrie sunt cele mai mari dela Iunie 1932.

Tonajul în construcţie include 3.035 tone vapoare şi 35.778 tone motonave la cari lucrul a fost suspendat. Totalurile nu cuprind U. R. S. S., de unde nu se pot avea cifre precise.

Repartiţia pe ţări este următoarea:

Japonia 149.750 tone; Franţa 120.868 tone; Germania 120.816 tone; Danemarca 74.938 tone; Olanda 70.735 tone; Suedia 64.565 tone.

Lucrul a fost început la 181.177 tone, cu 55.265 tone mai mult decât în trimestrul precedent.

Au fost lansate 123.375 tone, cu 9.937 tone mai puţin decât în trimestrul trecut.

*

In întreaga lume erau în construcţie, la sfârşitul lunei Septembrie, 1.311.387 tone brut din cari 46% în Anglia şi Irlanda şi 53,9% aiurea. Proporţiile din Iunie erau respectiv 43.3% şi 51.7%.

Tonajul total în construcţie în întreaga lume, la sfârşitul lui Septembrie, era 95.000 tone mai mare decât la sfârşitul lui Iunie fiind cel mai mare dela Decembrie 1931.

Tankurile: La 10 Septembrie erau în construcţie, în întreaga lume, 43 tankuri, cu maşini şi motor, reprezentând 324.712 tone.

Repartiţia este următoarea:

Anglia şi Irlanda 13 tankuri, 101.500 tone.
Danemarca 6 tankuri, 44.100 tone.
Suedia 5 tancuri, 43.200 tone.
Olanda 6 tankuri, 40.270 tone.
Germania 6 tankuri, 38.150 tone.
Statele-Unite 3 tankuri, 19.842 tone.

Motonavele: Din cele 604..296 tone în construcţie, la sfârşitul lui Septembrie în Anglia şi Irlanda, 291.517 erau cu motor, în timp ce vasele cu motor construite aiurea reprezintă 473.392 tone şi depăşesc cu 242.933 tone vasele cu aburi în construcţie.

*

Clasificarea construcţiilor: vasele în construcţie în întreaga lume, la sfârşitul lui Septembrie, cuprind:

6 vapoare şi 24 motonave între 8.000—10.000 tone.
3 vapoare şi 18 motonave între 10.000—20.000 tone.
4 vapoare şi 2 motonave peste 20.000 tone.

N.

Cum ştiu să moară japonezii

Cititorii îşi amintesc că au citit în toate ziarele despre răsturnarea torpilorului japonez *Tomozuru* cu ocazia cărora s'a înecat aproape întreg echipajul.

Ancheta stabilise că răsturnarea a fost datorită supraîncărcării navei deasupra punţei.

Echipajul navei, care fusese surprins sub punte, cu toate că îşi dădea seama de moartea groaznică la care vor fi supuşi, a dat totuşi dovezi de un patriotism şi un eroism extraordinar.

S'au găsit în navă foarte multe inscripţii ca cele de mai jos:

— *„Vasul a dat o bandă mare la 4 h. 30 m. şi s'a răsturnat; eforturi supraomeneşti de a împiedeca năvălirea apei. Banzaï pentru Măria Sa Impăratul".*

— *„Samuraï, oameni de rând, toţi mor bucuroşi".*

— *„A sosit şi pentru mine momentul să mor pentru ţară; mă rog pentru prosperitatea Japoniei, după ce mi-am făcut datoria".*

— *„A trecut o oră şi jumătate; suntem toţi cu moralul ridicat, şi calmi; nici o şansă de scăpare; corpurile noastre sunt deja oferite Majestăţii Sale".*

Conferinţa dela Belgrad

La conferinţa Micei Inţelegeri economice, ce s'a ţinut la începutul acestei luni la Belgrad, s'au discutat şi importante chestiuni, în legătură cu navigaţia pe Dunăre.

Printre altele, aceia a cartelărei tuturor societăţilor de navigaţie din Cehoslovacia, Iugoslavia şi România.

Chestiunea aceasta a fost ridicată şi în conferinţa de anul trecut, întrunită la Praga, fără a se fi realizat un acord între cele trei ţări interesate.

Intrucât problema unei astfel de cartelări necesită unele studii ample, a rămas hotărît ca o comisiune specială să se ocupe de ea şi în timp util să prezinte concluziunile la cari va fi ajuns.

D-nii ing. C. Mihalopol, subdirectorul general al administraţiei comerciale a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă (P. C. A.), Ing. Corneliu Ionescu, directorul navigaţiunei fluviale române, şi ing. Filipide, directorul soc. „S. R. D.", cari au participat la lucrările conferinţei de la Belgrad, ca specialişti în materie de navigaţie s'au întors în ţară.

† Comandor mecanic C. Ştefănescu

Luna trecută s'a stins la Galaţi unul din cadrele vechi, din stâlpii marinei, comandorul mecanic C. Ştefănescu.

Născut la 1868 în comuna Băscoveni (Vlaşca) dintr'o modestă familie de plugari, a rămas orfan de mamă din ziua naşterei şi de tată la 7 ani.

Termină şcoala primară şi gimnaziul în Giurgiu şi mânat de doruri ascunse, pleacă cu 20 lei în buzunar la Galaţi unde se prezintă la examenul de admitere în şcoala copiilor de marină.

Intră în această şcoală în 1882 unde prin sârguinţa sa e remarcat de şefi şi trimis să urmeze şcoala de maşini din Angers.

Avansat sublocotenent în 1890, trece din grad în grad, fiind primul ofiţer superior mecanic ajungând până la acela de Comandor.

Graţie cunoştinţelor sale technice, a simţământului de împlinirea datoriei până la sacrificiu, i s'a dat mai multe însărcinări de încredere: inspector de maşini la S. M. R. în greaua perioadă a alegerei şi formărei corpului mecanicilor; la Fiume pentru supravegherea construcţiei torpilelor şi giroscoapelor; la Londra pentru supravegherea şi recepţionarea vedetelor. In ultimul timp eşind la pensie, dar încă în vigoare, a condus uzina de apă din Galaţi, până în ziua morţii.

In timpul campaniei, deşi Arsenalul Marinei din Galaţi fusese evacuat la Chilia, Comandorul Ştefănescu a înjghebat cu maşini rechiziţionate dela alte fabrici un nou arsenal la care se fabrica chiar muniţiuni, sub focul bateriilor inamice dela Bugeac.

Urmele lăsate în marina militară şi comercială sunt neperitoare. Lui se datoreşte formarea personalului de maşini, din mâinile lui au eşit atâţia focari şi mecanici, folosiţi nu numai în marină, dar şi în industria naţională, împănată multă vreme de străini.

Cunoştinţele technice erau încununate de cele mai înalte calităţi omeneşti. *Cinstea, dreptatea, bunătătatea,* l'au făcut atât de iubit de mari şi mici, în cât la înmormântare a fost jelit de întreg oraşul în care se stabilise. Deşi în atâtea misii şi comisii, moare sărac, fiindcă chiar banul câştigat cinstit deseori îl împărţea cu cei nevoiaşi. Iar casa lui era considerată de camarazi ca şi o „casă a noastră"; nu cred să fie unul care să nu se fi simţit ca la el acasă în mai mult de cât primitoarea lui casă.

Cei care l'am cunoscut îl regretăm, iar pentru cei tineri felul lui de a fi ca om şi de a-şi împlini datoria va fi una din cele mai frumoase pilde.

A. N.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

Franţa

☐ In luna Iulie s'au inaugurat la *Papeete* în *Tahiti* monumentul ridicat în cintea lui *Pierre Loti,* scriitorul marinar atât de cunoscut care a atins de multe ori această insulă.

☐ Al doilea cuirasat tip *Dunkerque* va fi pus pe cală în luna aceasta. Construcţia va dura 3 ani, intrând în serviciu simultan cu terminarea ultimului cuirasat german tip *Deutschland.*

Acest vas împreună cu *Dunkerque* va constitui o forţă care trebue socotită ca replică forţei ce o reprezintă cele 4 nave chiurasate tip *Deutschland* ale Germaniei.

Anglia

☐ Se intenţionează depunerea în Parlament în luna aceasta a proectului de lege de instituirea unei subvenţii anuală de 2.000.000 lire sterline, cu caracter defensiv flotei de *tramping.*

Proectul va da naştere la discuţii mari şi la opoziţie din partea armatorilor exploatatori ai liniilor regulate care susţin că această lege va intensifica concurenţa între aceste două feluri de flote şi care cer la rândul lor şi ei o subvenţie anuală de 500.000 lire sterline.

☐ Conferinţa internaţională maritimă se va întruni la Londra în Decembrie 1934.

☐ S'a hotărât ca marinei indiene să i se dea numele *Royal Indian Navy.* Numele e menit să evoce o tradiţie din 1615 când vasele lui *East India Company* făceau protecţia contra piraţilor.

Forţa această navală va cuprinde 4 sloop-uri, 2 patruloare, 4 dragoare de mine, 2 nave hidrografice şi o navă atelier.

☐ Transatlanticul *Mauretania* a fost dezarmat. Se svoneşte că nu va mai fi reparat, ci distrus.

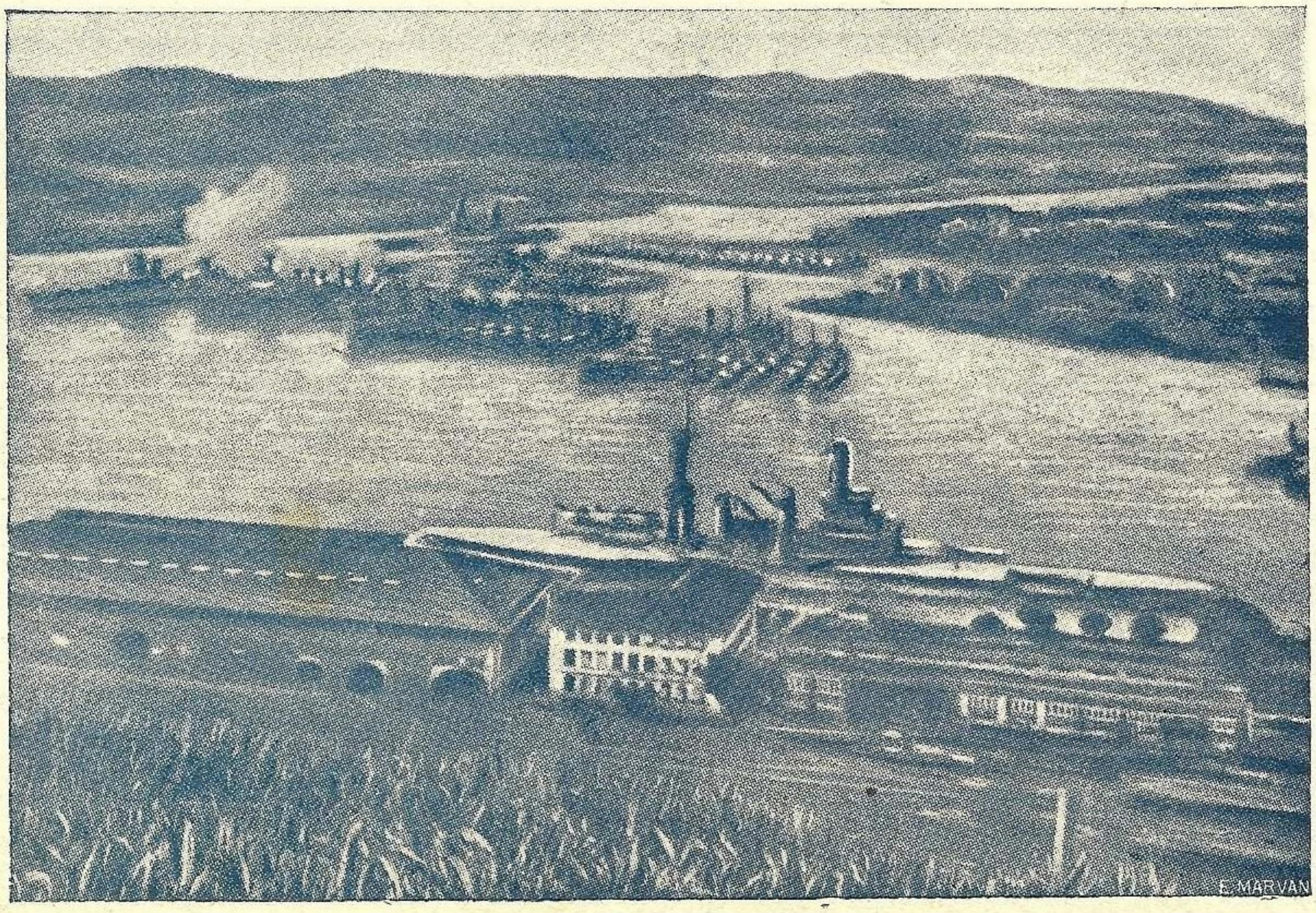
U. R. S. S.

☐ Sovietele se pătrund din ce în ce mai mult de necesitatea unei puternice şi organizate flote comerciale.

Astfel s'a hotărât ca în 1935 să se termine construcţia a 33 nave, pentru care s'a acordat 29 milioane ruble. Deasemenea la 154 nave se vor face reparaţiuni.

EGIPT

☐ 3.500.000 lire egiptene — vor fi acordate de guvernul egiptean pentru mărirea portului Alexandria. Această mărire s'ar executa în 12 ani.



Vasele americane carí au traversat canalul Panama într'un timp „record", ancorată la Balboa, după traversare.

Polonia

☐ Vecina noastră dela Nord reuşeşte să-şi plaseze din ce în ce mai bine şi mai departe produsele sale. Astfel cărbunele polonez a găsit pieţe de desfacere în Australia. Primul vas cu cărbuni polonezi a şi plecat din *Gdynia* pentru *Melbourne*.

☐ Şantierele italiene din Monfalcone anunţă că primul din cele 2 pacheboate poloneze ce le construeşte va intra în serviciu în vara 1935.

Se reaminteşte că au 155 m. lungime putând transporta circa 800 pasageri. Vor fi puse pe linia *Gdynia-America* pe care o vor face în 7—8 zile.

☐Prima navă de război construită în Polonia este vedeta *Jackolka* lansată în Septembrie la *Gdynia*.

Germania

☐ Crucişetorul cuirasat *Hessen* a fost declasat la 25 Sept. Echipajul său va arma pe noul chiurasat *Amiral Scheer*.

☐ Chiurasatul *Deutschland* a făcut o vizită la Rosyth, dela 18 la 22 Oct.

Lituania

☐ Cargo-ul *Smetana* a fost transformat în navă de război în şantierele dela *Libaru*. E prima navă de război lituaniană.

St. Unite

☐ S'a depus raportul asupra împrejurărilor în care s'a declarat incendiul pachebotului *Morro Castle*, care a cauzat moartea unor pasageri şi marinari.

Raportul stabileşte următoarele vine ofiţerilor bordului: 1) Nu au lansat mai curând semnalele de ajutor; 2) n'au închis imediat porţile etanşe, şi n'au pus în funcţiune pompele decât târziu; 3) n'au luat măsurile necesare de a împărţi oameni din echipagiu în diferite puncte ale navei ca ca să dea ajutor pasagerilor. Deasemenea s'a stabilit şi vina unor oameni din echipaj care s'au ambarcat în bărci înaintea pasagerilor.

Comandantul şi patru ofiţeri au fost citaţi înaintea unui consiliu spre a răspunde acuzaţiilor aduse. Desigur că li se vor retrage brevetele fie temporar, fie definitiv.

Se aduc şi oarecari învinuiri şi societăţii care pentru realizarea de economii a îmbarcat marinari mai puţin decât necesarul şi de calitate proastă.

Desigur că proasta calitate a echipajului e cauza principală a modului cum s'a comportat.

Suntem învăţaţi să auzim şi să cetim numai bine de marinari. Numai nişte marinari de adunătură licenţiaţi de pe alte vapoare din cauza lor, sunt în stare să se comporte aşa cum arată raportul.

☐ Recenta catastrofă a pachebotului *Morro Castle* a hotărât forurile maritime oficiale ca pe fiecare pachebot american să se îmbarce pentru un voiaj câte un ofiţer superior ca să controleze executarea măsurilor de siguranţă luate de societăţi la bordul navelor lor.

Turcia

☐ La conferinţa înţelegerei Balcanice care a avut loc la Ankara la 30 Oct. 1934 s'a discutat şi chestiuni relativ la organizarea şi desvoltarea schimburilor de mărfuri utilizând Dunărea şi Marea Neagră.

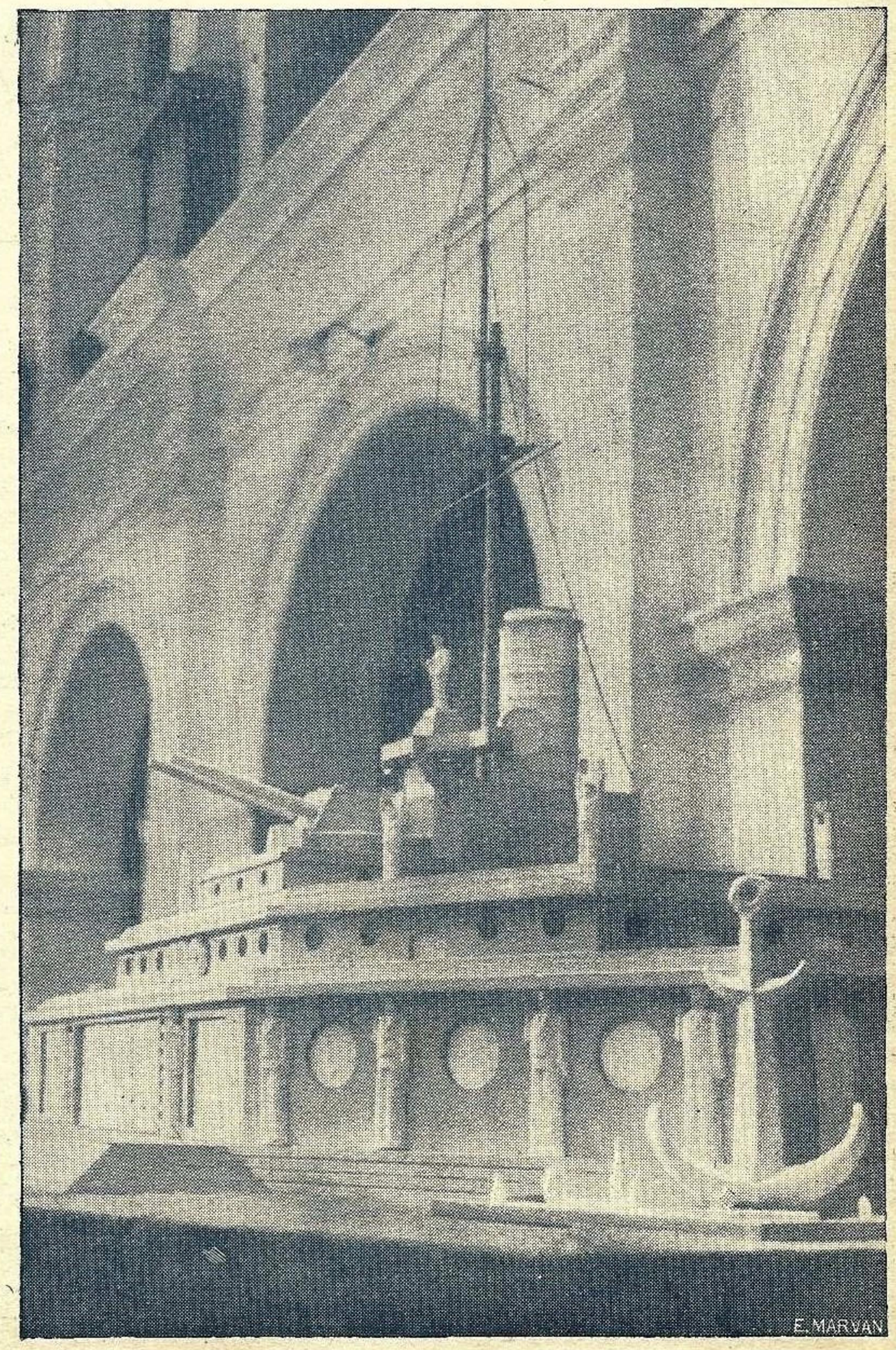
S'a numit în acest scop şi o comisiune care să studieze mijloacele de a desvolta transporturile ce utilizează Dunărea şi Marea Neagră activând schimburile dintre statele balcanice şi cele ale Europei Centrale.

Italia

☐ Submarinul *Galileo Ferraris* s'a coborît, la 25 Octombrie, până la 109 m, rămânând pe fund o oră. N.

Argentina

☐ Domnul Lavrov, membru corespondent al L. N. R. din Buenos Aires ne aduce la cunoştinţă că schimbul comercial între Argentina şi ţara noastră, care până în 1931 atingea suma de 576.000 peros aur (1 peros=100 lei aproximativ) în 1932 s'a urcat la 906.232 peros, iar în 1933 la 1.606.608 peros.



Monumentul pe care poporul recunoscător al Japoniei intenţionează a-l ridica în cinstea eroului său naţional Amiralul *Togo*.

Din ţară

Concursul de Radio al ofiţerilor de Marină la Şcoala Politechnisă

Comandamentul Marinei Regale de acord cu Direcţiunea Şcoalei Politechnice, au organizat la suszisa şcoală un curs de radio pentru formarea tinerilor ofiţeri de Marină în ramura telegrafiei fără fir.

D-l Rector Vasilescu-Carpen şi d-l Inginer Inspector General Buşilă, au pus multă stăruinţă şi solicitudine în crearea acestui curs.

Prima serie de ofiţeri reuşiţi prin concurs să urmeze cursurile e alcătuită din locotenenţii: Costea Gh., Mihăilescu E., Negulescu Z., Niculescu I., Şerbănescu O., Verdescu A.

Cursele de pasageri

Ultima cursă a vapoarelor de călători „Grigore Manu" şi „Avram Iancu", între Galaţi şi T. Severin, va pleca din cele două porturi în ziua de 29 Noembrie 1934.

Toate celelalte curse de călători şi anume: Brăila, Tulcea, Ismail, Vâlcov, Tulcea, Sulina, Măcin Brăila, Brăila Piatra Frecăţei, Ostrov Silistra Călăraşi, Oltenita Turtucaia, Giurgiu Rusciuk, Galaţi Silistra, T. Severin-Ostrovul Mare (schela Gogoşi), vor continua să funcţioneze, atâta cât timpul bun pentru navigaţie o va permite.

Direcţiunea navigaţiei fluviale române îşi rezervă dreptul a întrerupe aceste curse, imediat ce, din cauza îngheţului, navigaţia nu va mai putea fi asigurată, fără mari riscuri.

Dela Liga Navală

Pentru marinarii de pe Insula Şerpilor. In urma apelului lansat s'a primit numai la sediul Ligii peste 500 de volume şi reviste.

Liga Navală mulţumeşte cu toată căldura tuturor donatorilor, printre care citäm: domnişoarele Nadi Oculescu, Cecilia H. Borş, Aurora Pop, Doina Liliana Raiciu, d-nii: Ing. Sever Movilă, Jean Ionescu, şeful comisariatului B. N. R., Cap. Cantili, Pantelimon M. Boară, Pandele V. Tuţescu, Sf. Episcopie Bălţi, Academia Română, G-ral Martac, Prof. Artachino, Bolintineanu, Cohorta cercetaşilor de Negru şi alţi mulţi care au ţinut să-şi păstreze anonimatul.

Tarif combinat S. M. R., C. F. R. şi D. D. S. G.

De curând a intrat în vigoare noul tarif internaţional combinat pentru transportul călătorilor şi bagajelor între S. M. R., C. F. R. şi D. D. S. G. (Prima societate de navigaţie cu vapoare pe Dunăre).

Acest tarif prevede eliberarea de cupoane combinabile, cuprinse într'o copertă, valabilă:

a) la toate trenurile,

b) la toate vapoarele de călători ale soc. D. D. S. G. şi

c) la vapoarele S. M. R., pentru care vor fi emise.

Legitimaţiile de călătorie pentru liniile S. M. R. vor fi prevăzute şi cu numele călătorului.

Inregistrarea bagajelor se face pe baza legitimaţiilor de călătorie valabile până la staţia sau portul de destinaţie a călătorului şi se transportă numai pe ruta pe care o utilizează călătorul.

Taxele sunt exprimate în lei; tablourile de preţuri sunt alcătuite în formă de secţiuni.

In taxele de transport D. D. S. G. sunt cuprinse şi taxele de timbru austriace şi cehoslovace, iar în taxele de transport S. M. R. sunt cuprinse şi taxele de îmbarcare şi debarcare.

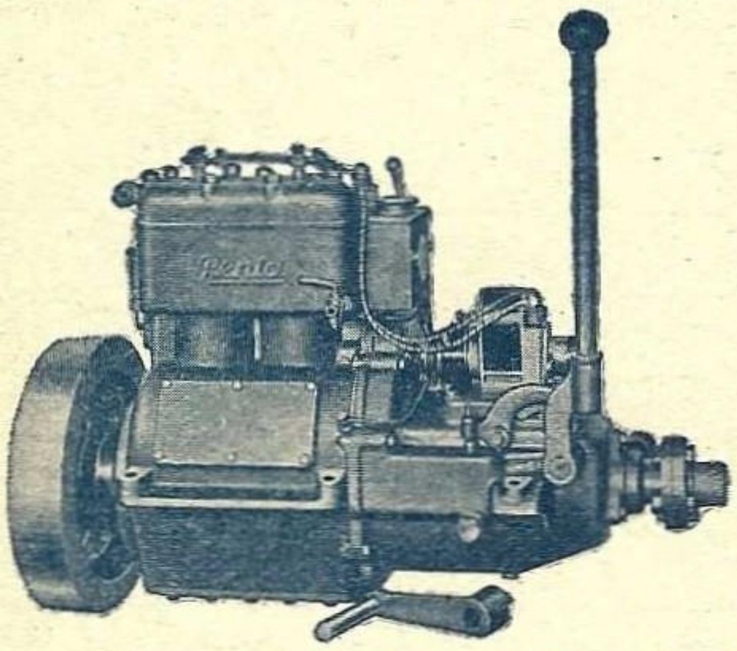
Taxele pentru transportul bagajelor se vor percepe la înregistrarea lor. Pentru liniile D. D. S. G. şi C. F. R., taxele de bagaje se calculează pentru unităţi de 10 kgr., iar pentru liniile S. M. R. pentru fiecare colet şi 100 kgr.

Reviste primite

Italia Navale No. 18—19; *Die Yacht* No. 40, 41, 42, 43, 44, 45; *Journal de la Marine Marchande* No. 810, 811, 812, 813; *Le Yacht* No. 2690, 2691, 2692, 2693; *Morze* No. 11; *Ubersee* No. 11; *Revista dela Liga Naval Argentina* No. 7—8, 9; *Revue de la Ligue Maritime Belge* No. 10; *The navy* No. 11; *Neptuno* No. 10; *Moski Sgovor* No. 10; *Mer et Colonies* Oct.; *Mer et Marine* Nov.; *Espagna maritima y pesquera* Aug.; *De Zee* No. 10; *L'heurre actuelle* No. 6; *Revista Fundaţiilor Regale* No. 11; *Poporul românesc* No. 17; *Rev. Infanteriei* No. Oct.; *Lumea Nouă* No. 10; *Buletinul pompierilor* No. 10; *Satul* No. 48; *Revista Intendenţei* No. 9; *Poşta informativă* No. 159—162; *Cronica Românilor* No. 10; *Curierul cercetaşilor cohortei Griviţa* No. 9—10; *Educaţia Fizică* No. 9; *România Aeriană* No. 9—10; *Revista de higienă socială Buletinul Agir* No. 10; *Marina* No. 3; *Orizontul maritim* No. 5; *Rev. Ad-ţiei Financiare* No. 82; *Lupul de Argint* No. 32; *Buletinul bursei* No. 10; *Curierul Seniorilor* No. 1; *Buletinul demografic al României* No. 10; *Orizontul Maritim* No. 6.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penia 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penia 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penia 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penia 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penia 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

ITINERARIUL
LINIEI: CONSTANŢA — VARNA — ISTANBUL — SALONIC
CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Nov. 5 „	Nov. 19 „	Dec. 3 „	Déc. 17 „	Dec. 31 „	
VARNA	Sos. Luni ora 17	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »	
	Plec. „ „ 22	5 »	19 »	3 »	17 »	31 »	
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	6 »	20 »	4 »	18 »	Janv. 1935 1 »	
	Plec. „ „ 16	6 »	20 »	4 »	18 »	1 »	
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	7 »	21 »	5 »	19 »	2 »	
	Plec. Vineri „ 13	9 »	23 »	7 »	21 »	4 »	
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	
	Plec. Duminică „ 19	11 „	25 „	9 »	23 »	6 »	
VARNA	Sos.	ESCALĂ SUSPENDATĂ					
	Plec. „ „ 12³⁰						
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 18	—	—	—	—	—	
	„ „ „ 10	12 »	26 »	10 »	24 »	7 »	

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

(CABINE INTERIOARE)
TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE
Linia : Constanţa—Varna — Istanbul — Salonic
Vaporul „PRINCIPESA MARIA„

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	i 900	Lei 1900	Lei .100
	II	—	„ 680	„ 1.400	„ .700
	IV	—	„ 220	„ 400	„ 900
VARNA	I	Leva 700	—	Leva 1.050	Leva 3.260
	II	„ 510	—	„ 770	„ 2.050
	IV	„ 220	—	„ 320	„ 755
ISTANBUL	I	Lire T. 29	Lire T. 17	—	Lire T. 27
	II	„ 21	„ 12	—	— 19
	IV	„ 5,5	„ 4,5	—	— 7
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

(CABINE INTERIOARE)
Linia : Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa
Vaporul „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2.200	Lei 4.500	Lei 8.400
	II	—	„ 1.500	„ 3.200	„ 6.000
	IV	—	„ 400	„ 800	„ 1.609
ISTANBUL	I	Lire T. 30	—	Lire T. 31	Lire T 88
	II	„ 22	—	„ 18	„ 67
	IV	„ 5,5	—	„ 5	„ 17
PIREU	I	Fr. Frs. 750	Fr. Frs. 400	—	Fr. Frs. 425
	II	„ 500	„ 290	—	„ 300
	IV	„ 130	„ 60	—	„ 60
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.450	P. T. 1.165	P. T. 466	—
	II	„ „ 1.050	„ „ 870	„ „ 330	—
	IV	„ „ 270	„ „ 220	„ „ 70	—

Lire T. = Lire Turceşti // Fr. Frs. = Francezi // P. T. = Piaştrii Egipţieni

INFORMAŢIUNI

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasă unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară, se va percepe o supratxă de 10% şi pentru cabinele de lux o supratxă de 20 % asupra preţurilor tarifare.

In preţuriie biletelor de clasă unică ale vapoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA, PELEŞ şi ARDEAL se cuprinde şi hrana.

Preţul Biletelor „punte" nu cuprinde hrana care care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (frs. fr. 18) pe zi. Călătorii de punte pot obţine un pat plătind un supliment de 20 % asupra preţului tarifar.

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit ; următorii plătesc 25 % din preţul tarifar.

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 15 % şi familiile compuse din 5—10 persoane de o reducere de 20 % asupra preţului tarifar.

Artişti şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasagiului propriu zis (exclusiv hrana).

Grupurile de călători de cel puţin 20 persoane, precum şi turiştii în grupuri de cel puţin 10 persoane se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors se bucură de o reducere de 30 % asupra preţului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile compuse din 3 membri, cari cumpără bilete de dus şi întors. se bucură de o reducere de 4 % asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii, ele beneficiază de o reducere de 50 %.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletului.

Persoanele care cumpără bilete circulare : Constanţa—Marsilia—Constanţa, Istanbul—Marsilia—Istanbul şi Pireu—Marsilia—Pireu, beneficiază de o reducere de 4% asupra preţului tarifar de întoarcere, dacă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuesc săşi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosire în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţurile biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoe de aviz prealabil.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „ROMÂNIA", „DACIA" ŞI „REGELE CAROL"

Linia I : Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa.

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire			REG. CAROL I III	ROMÂNIA I	REG. CAROL I II	ROMÂNIA I	(DACIA) III	ROMÂNIA I	(DACIA) II	REG. CAROL I I	(DACIA) III	REG. CAROL I I	(DACIA) II	REG. CAROL I I
		Linia I	Linia II	Linia III												
CONSTANŢA	Plec.				Oct. 13 „	Oct. 20 „	Oct. 27 „	Nov. 3 „	Nov. 10 „	Nov. 17 „	Nov. 24 „	Dec. 1 „	Dec. 8 „	Dec. 15 „	Dec. 22 „	Dec. 29 „
	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	S-tă ora 23												
ISTANBUL	Sos.	D-că » 13	D-că » 13	D-că » 13	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	» » 10	» » 10	» » 10	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Marţi » 11	Marţi » 11	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20„	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Jav.
	Plec.	» » 18	» » 18	» » 18	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20„	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 14	—	—	—	1 Nov.	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—
	Plec.	—	» » 23	—	—	—	1 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—
HAIFA	Sos.	—	V-ri » 6	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—	—	—	28 „	—
	Ptec.	—	» » 12	—	—	—	2 „	—	—	—	19 „	—	—	—	28 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	Joi » 8	18 „	25 „	3 „	8 „	15 „	22 „	1 Dec.	7 „	13 „	20 „	29 „	3 „
	Plec.	V-ri » 16	D-că » 16	» » 15	18 „	26 „	4 „	9 „	15 „	23 „	2 „	6 „	13 „	21 „	30 „	4 „
HAIFA	Sos.	—	—	V-ri » 11	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 23	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—
BEIRUT	Sos.	—	—	S-tă » 6	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	15 „	—	—	—
	Plec.	—	—	» » 12	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	15 „	—	—	—
PIREU	Sos.	D-că » 7	M-ţi » 7	Luni» 7	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „	17 „	23 „	1 Jan.	6 „
	Plec.	» » 15	» » 15	» » 15	22 „	28 „	6 „	11 „	19 „	25 „	4 „	9 „	17 „	23 „	1 „	6 „
ISTANBUL	Sos.	Luni » 16	M-ri » 16	Marţi » 14	23 „	29 „	7 „	12 „	20 „	26 „	6 „	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „
	Plec.	M-ţi » 12	Joi » 12	M-ri» 16	24 „	30 „	8 „	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	18 „	25 „	3 „	8 „
CONSTANŢA	Sos.	M-ri » 3	V-ri » 3	Joi » 3	25 „	31 „	9 „	14 „	22 „	28 „	7 „	12 „	20 „	26 „	4 „	9 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din ca inele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când uu călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti un supliment de 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

In lunile de Iunie, Iulie, August şi Septembrie, se acordă călătorilor o reducere de 20%.

HRANA. Preţul biletelor de clasa II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau băuturi. La clasa III-a şi a IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

In timpul escalei vaporului în Portul Alexandria, masa nu este cuprinsă la costul biletului.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75%, din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane adulte, călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane adulte, care cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai multe, de o reducere de 50%.

VOIAJORI DE COMERŢ ŞI ARTIŞTI Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceiaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ, dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane, beneficiază de reduceri speciale,

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra biletului de întoarcere, osebit de reducerile pentru copii, menţionate mai sus.

In afară de această excepţie. nici un cumul de reduceri nu se va face.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

mână. Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de vor fi cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele reţinute la vamă.

P/MH67

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 12
DECEMBRIE 1934
ANUL III

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Comandorul Munteanu . . . . . *Redacţia*

Problema viitoarei noastre eşiri la mare . . . . . *Mirth*

Portul Haifa şi petrolul din Irak . . . . . *Dr. Verzariu*

Un bilanţ trist . . . . . *Dr. E. Petrescu*

Dreptul comandantului de a face menţiuni în livret . *Cronicar*

Odiseia vaporului Bucureşti . . . . . *C-dor Dumitriu*

Isprava unei nopţi cu lună . . . . . *M. M.*

Dramele mării . . . . . *Traducere de Koral*

Plugusorul marinarilor . . . . . *I. Mândru*

Cronica: Un oraş plutitor. — Lexington.

Informaţiuni. Recenzii.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . . . . Le 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150
Pentru străinătate preţul dublu.
Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.
Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

P/MH 67

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1934

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

CLUBUL CICLISMUL Parcul Sportiv Regele Carol II Intrarea la Parc 10%

BASINURI ŞI LACURI

LIDO — Bazin cu valuri, intrare 40 lei membrii L. N. R.
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, **str. Italiană No. 4, 20% la băi de putină, aburie, hidroterapie, la consultaţile medicale şi tratamente electrice şi radiologice**

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* **10%**
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* **10% reducere**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**
LIBRĂRI BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* **10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri articole de birou 5% red. p. literatura străină**
„ MODERNĂ *Str. Regală.* **Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta,* **5 5% specialităţi 25% reţete medic**
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* **5% specialităţi 25% la reţete.**
„ „ELECTRA" M. Sceopul, *Str. N. Bălcescu 14,* **25% reţete, 5% specialităţi.**
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* **specialităţi 10%, reţete preparate 20%**
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* **Articole de parfumerie şi droguerie 10%**
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* **10%**

MATERIALE ELETCRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* **10% reducere.**
TITO-LANDI PARIS, Lămpi şi Reşouri, *Ion Ghica (fostă Vestei), 9:* **10% reducere.**

CRO TORI

H. AUSLENDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* **5%**
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* **10% reducere.**

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* **10% reducere**
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10* **10% reducere.**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**
La amatorul FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* **developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.**

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* **10% reducere**

CABINET MEDICAL

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* **15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.**
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri. diatermie. Consult 16-20. Banu Manta 79 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* **10**

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* **reducere 20%.**

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* **reducere 10%**
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* **15%**
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* **20% la reţete şi 5% la specialităţi**
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; **reducere 10%.**
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* **reducere 5%**
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* **10% reducere la Bodegă şi coloniale.**
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol. 26 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie afară de cărţi străine.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORU, Croitorie de Dame, Bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* **10% reducere.**

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urtnare, *Str. Dimineţii* **colţ cu Pr. Maria. 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.**

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85. 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1934 — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VÂLCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl. 2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„ 24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„ 22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„ 19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„ 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. — La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista

A infiltra şi altora dragostea pentru mare,

A mai aduce cel putin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista „*Marea Noastră*" și se bucură de avantajele de pe verso

† Comandorul George Munteanu

Aproape în fiecare număr am avut durerea să anunţăm stingerea din viaţă a câte unui camarad.

De astă dată ca un trăsnet a căzut printre noi ştirea pierderii camaradului Munteanu George, administratorul Ligei Navale, spre a se face încă odată dovada, — din păcate tot în zadar, — că viaţa noastră nu este în mâinile noastre, ci în ale Aceluia către care, în ruga de dimineaţă, ne adresăm cu cuvintele *„facă-se voia Ta"*.

Născut în 1871 în inima Moldovei, la Tecuci, de mic copil a pornit pe drumul plutaşilor, mânat de spiritul strămoşilor marinari de pe vremea marelui şi sfântului Ştefan cel Mare, pentru a se înscri în şcoala copiilor de marină din Galaţi.

Prin vioiciunea, sârguinţa şi dragostea de meserie dovedită în încercatele călătorii ale vestitului bric Mircea, se distinge în faţa şefilor, care-l trimit în şcolile militare de ofiţeri, de unde e promovat sublocontent în 1895.

Face şcoala de Aplicaţie, urcă cu vrednicie treaptă cu treaptă a ierarhiei, e citat prin ordin de zi pentru bravură ca navigator, şi încheie cariera cu gradul de comandor şi invalid de război.

Comandorul Munteanu lasă moştenire marinei prima lucrare de meteorologie populară şi prima hartă călăuză a navigatorului pe capriţioasa noastră Dunărea.

Războiul mondial l'a prins comandant al monitorului „Kogălniceanu" în epoca de aşteptare înfrigurată la graniţa de sud, la Turtucaia.

Dar înaltele sale calităţi de organizator, care ştie din nimic să creieze totul, le-a dovedit cu prisosinţă în calitate de comandant al convoiului de aprovizionare. De la un şlep cu materiale şi combustibil care să însoţească escadra, s'a ajuns la un convoi mai mare de cât grosul, cu vite şi măcelării, băcănie, grâne, moară, brutării, până şi grădină de zarzavat, cu care s'a uşurat traiul nu numai al escadrei şi trupelor de uscat, dar şi al nenorociţilor refugiaţi ajunşi în delta Dunării, cu greutăţi pe care cei ce s'au folosit de convoi nici nu şi le pot închipui.

Pus în retragere pentru invaliditate în 1920, era frământat de acel *spirit „Mircea"* cum l'a definit M. S. Regele. Atunci când regretatul Jean Bart a fost pus în fruntea Asistenţii Sociale, comandorului Munteanu i s'a încredinţat organizarea şi conducerea orfelinatului de la Turnu Roşu ca unul ce întemeiase la Ţiglina primul orfelinat al fiilor marinarilor căzuţi în război. Iar când Jean Bart s'a pus în serviciul Ligei Navale, închinându-i ultimele clipe ale vieţii, comandorul Munteanu şi-a găsit liniştea neastâmpărului ce-l frământa, muncind alături de el *pentru marină* la Liga Navală.

Temperamente deosebite, ei totuşi se completau, se desăvârşeau prin dragostea comună pentru înalta cauză, — *Marina*.

Plutirea în ideal supra pământean a unuia, era legată cu realitatea crudă a celui de al doilea. Amândoi au lucrat peste puterile lor pentru *Marina* noastră dragă, şi... rând pe rând s'au prăbuşit amândoi, zguduind temelia instituţiei pentru prosperarea căreia s'au sacrificat.

In numele camarazilor şi al Ligei Navale, ce poate spune o sărmană gură a unui tovarăş de muncă, de cât că dragostea lui pentru Marină să fie o pildă pentru toţi, pentru ca urmând-o să uşurăm pe cât se poate şi durerea familiei celui plecat dintre noi.

Inmormântarea a avut loc în ziua de 7 Decembrie la cimitirul militar Ghencea, la care au ţinut să ia parte camarazi activi şi pensionari, membrii Ligei care l'au iubit şi apreciat.

Problema viitoarei noastre eşiri la mare.

Şedinţele sesiunei de toamnă ale Comisiunei Europene Dunărene din acest an, au readus pe tapet marea problemă a eşirei noastre la mare.

De vreo câţiva ani de altfel, în preajma fiecărei sesiuni a C.E.D. presa zilnică sub iscălitura diferitelor personalităţi cunoscătoare, a dat alarma asupra situaţiei dela gurile Dunărei.

Navigaţia se face din ce în ce mai greu, cheltuelile de întreţinere sporesc din ce în ce, actuala gură este ameninţată de a se împotmoli.

Comerţul nostru periclitat prin urmare.

S'a întrebuinţat multă cerneală şi hârtie pentru expunerea soluţiilor, proectelor, s'au ivit polemici, dar... începerea măcar, a curmărei răului, a măsurilor necesare, întârzie să vină, cu un ceas mai devreme. Desigur, e foarte greu a găsi soluţia care să fie cea mai bună, cu atât mai mult cu cât această soluţie trebue să împace atâtea şi atâtea consideraţiuni: technice, economice, politice şi strategice.

Şi dacă preocupările C. E. D. se rezumă numai la consideraţiunile din primele trei categorii, pentru noi românii, la aceste preocupări se adaugă şi cele din ultima categorie.

Această chestiune a Dunărei a ajuns azi la scadenţa pe care natura ne-a acordat-o.

Situaţia la gurile Dunărei a început după război să se înrăutăţească din ce în ce, astfel că astăzi am putea spune că ne găsim într'o situaţie dacă nu mai rea dar totuşi tot atât de rea ca acea din 1856 când s'a înfiinţat C. E. D. Să ne reamintim care a fost atunci situaţia la gurile Dunărei.

Dunărea, ca orice fluviu care se varsă în mări fără maree, formează la gurile sale nişte praguri — numite bare. Aceste bare sunt rezultatul depunerei aluviunilor transportate de fluviu în suspensiune până la gură în urma unui proces la care iau parte valurile mării, vânturile dominante, salinitatea mărei, curenţii fluviali şi maritimi.

In 1856 când s'a înfiinţat C. E. D. s'a chemat inginerul englez *Hartley* ca să-şi dea avizul care braţ şi gură a Dunărei este cea mai bună pentru asigurarea navigaţiei şi eşirei la mare, şi să intreprindă lucrările necesare în acest scop.

După oarecari studii, Hartley s'a convins că depunerile cele mai mici şi condiţiunile cele mai favorabile le îndeplinea braţul *Sft. Gheorghe.*

Faptul însă că chestiunea tărăgăna prea mult, nemulţumind pe comercianţi care cereau rapida soluţionare a eşirei la mare, că C. E. D. nu dispunea decât de puţine resurse financiare şi că braţul şi gura Sulinei erau cele pe care navigaţia le întrebuinţa până atunci, a făcut să se aleagă braţul şi gura Sulina, în mod provizoriu urmând ca întretimp să se execute studiile necesare realizărei amenajării definitive a braţului Sft. Gheorghe.

Lucrările au început pentru amenajarea Sulinei.

Sistemul pe care *Hartley*, acest mare inginer l'a aplicat, a fost acela de a conduce prin diguri prelungite în mare, depozitele în suspensiune aduse de fluviu în cursul său, până întâlneşte curentul litoral maritim N. S. care să spele aceste aluviuni şi să le conducă departe, la adâncimi mari. Acolo unde curentul litoral nu ajungea, trebuia să se dragheze nămolul depus.

Aplicarea acestui principiu dând rezultate satisfăcătoare până spre 1915 şi lipsa de fonduri a C. E. D. a făcut că amenajarea braţului şi gurei Sft. Gheorghe — pentru soluţionarea definitivă a navigaţiei şi eşirei la mare — a fost mereu amânată, deşi Hartley se pronunţase că soluţia sa e provizorie, eficace numai pentru circa 50 ani.

Cât timp s'au urmat sfaturile şi controlul lui *Hartley,* navigaţia la gurele Dunărei a dat deplină satisfacţie iar economia generală a tras importante foloase.

Ceace îl făcuse pe *Hartley* să aproximeze la 50 ani vârsta soluţei sale provizorie a fost înaintarea spre Sud-Sud Est a deltei Chiliei în general şi în special a depunerilor din faţa braţului Stari Stambul a cărui închidere Hartley o preconizase.

După retragerea dela C.E.D. a acestui mare inginer, regimul canalului a început din ce în ce ca să nu mai dea satisfacţie, tot mai grele, mai costisitoare şi mai presante erau nevoile de dragare şi menţinere a barei la 24 picioare (7 m.).

Braţul Stari-Stambul nu s'a barat, aşa că depunerile de la gura lui s'au întins mereu cu viteză mare atigând apoi 200 m. anual, şi depărtând prin asta spre larg curentul litoral atât de necesar spălării aluviunilor.

La asta s'a mai adaugat şi sporirea debitului dela 7% la 14% prin tăerea coturilor în M ce-l forma braţul Sulia care odată cu debitul a mărit şi aluviunile.

Sporirea cantităţilor de aluviuni aduse chiar de brat şi înaintarea rapidă a bancurilor din faţa braţului Stari Stambul care cresc azi până la aproape 200 m. condamnă definitiv gura actuală într'un interval de 15-16 ani.

Că s'ar putea întâmpla ca aproximaţia în ani să dea greş şi viaţa să se lungească se prea poate, după cum se poate că anumite cauze neprevăzute, nebănuite, să arate cifra prea mare. Se prea poate că din cauza depozitelor aşa de mari la gura lui Stari Stambul, fundurile mici şi secţiunea gurei mult lărgită să micşoreze viteza şi deci şi debitul şi prin urmare să încetinească procesul de depuneri şi deci de înaintare rapidă a deltei.

Urmărirea evoluţiei deltei braţului *Chilia* îndreptăţesc însă a crede că viteza de înaintare a curbei de 6 picioare de adâncime se depărtează din ce în ce mai iute spre Sud.

Intocmai ca la un bolnav, au fost chemaţi cei mai reputaţi doctori la un consult ca să-şi dea avizul.

Din iniţiativa D-lui ministru *Conţescu* în toamna lui 1932 s'a întrunit o *comistune naţională* la care au luat parte diferite personalităţi oficiale sau nu, cunoscători ai chestiunei, care aveau să avizeze asupra celei mai bune măsuri de luat pentru viitor.

Principalele soluţiuni cunoscute, care au format obiectul unei atenţiuni până acum, s'ar putea împărţi în două categorii:

a) *Soluţiuni care comportă eşirea la mare prin canale maritime sau ecluzate.*

b) *Soluţiuni care comportă eşirea la mare prin curent liber.*

Din prima categorie, soluţiunile care au format obiectul cercetărilor au fost următoarele:

1) Ameliorarea braţului actual Sulina prin sporirea debitului cu 30%-40% spre a se obţine 26-28 picioare adâncime, cu ajutorul unui canal de derivaţie din Chilia care ar avea înstalaţiuni de baraje pentru dozarea suplimentului de debit, şi eventual o ecluză pentru trecerea navelor din braţul Chilia în Sulina. In amonte de Sulina, apoi, s'ar deschide un canal cu ecluze ce ar da în mare la N de gura actuală Sft. Gheorghe (Soluţia Ing. *Vardala*),

Acestei soluţiuni i se aduc critici serioase. Autorul preconizează sporirea debitului; ori e recunoscut că tocmai sporirea debitului dela 7% la 14% a braţului Sulina e una din cauzele situaţiei de azi. Sporul de debit al apei presupune şi un spor de aluviuni.

Construcţia instalaţiunilor de baraje, ecluze, partitoare, ar întâmpina greutăţi de construcţie mari în aceste terenuri aluvionare şi ar cere sume mari de construcţie şi întreţinere care n'ar răspunde sacrificiilor ce s'ar face.

Portul şi oraşul Sulina, apoi, ar fi condamnate şi pericolul inundaţilor ar creşte.

2). Amenajarea braţului Sf. Gheorghe, cu un canal de derivaţie închis cu ecluze, ce ar începe cam dela actuala gură a Canalului Regele Carol şi s'ar deschide într'un punct al coastei (Soluţia Ing. *G. Popescu*),

Soluţia ar avea avantajul că ar soluţiona definitiv problema. Braţul *Sft. Gheorghe* este braţul care a atras de mai înainte privirile technicenilor chiar în 1856. Adâncimile ce s'ar putea menţine cu mai puţine cheltueli ca la Sulina ar permite intrarea vaselor de mare tonaj.

Adoptarea acestui proect ar permite crearea în lungul canalului maritim derivat, lung de circa 40 km a unui mare port maritim cu numeroase bazine şi platforme care ar adăposti tot felul de industrii, şi care ar putea fi legat cu interiorul ţării prin reţeaua de C. F. R. şi soselele Dobrogei.

2) Amenajarea braţului Sft. Gheorghe pentru 28 picioare adâncime, cu o derivaţie de canal maritim lung de 70—80 km. şi 12 m. adâncime ce ar începe cam din punctul Dunavăţ prin Razelm, Smeica, la mare. (Soluţia Ing. *Davidescu*).

In punctul de începere a canalului de derivaţie vor fi făcute bazine şi instalaţiuni pentru oprirea nămolului adus de curent, ernarea navelor, adăpostirea de zăpoare în timp de iarnă, şi o ecluză pentru trecerea navelor.

Avantagiile arătate de autor ar fi: *a)* Stabilitatea definitivă a eşirei la mare prin lipsa aluviunilor *b)* adâncimea de 28 picioare ar permite intrarea navelor de tonaj mare. *c)* siguranţa de intrare şi eşire în şi din Dunăre ar fi mărită *d).* Soluţia ar permite valorificarea localităţilor şi regiunilor vecine canalului, bogate în cariere de piatră, păduri. mine ect. *e)* crearea unui port maritim comercial la Smeica. *f)* legătură uşoară cu interiorul ţărei prin folosirei reţelei de C. F. R. şi drumuri ale Dobrogei.

Realizarea ar costa circa 140.000.000 lei aur.

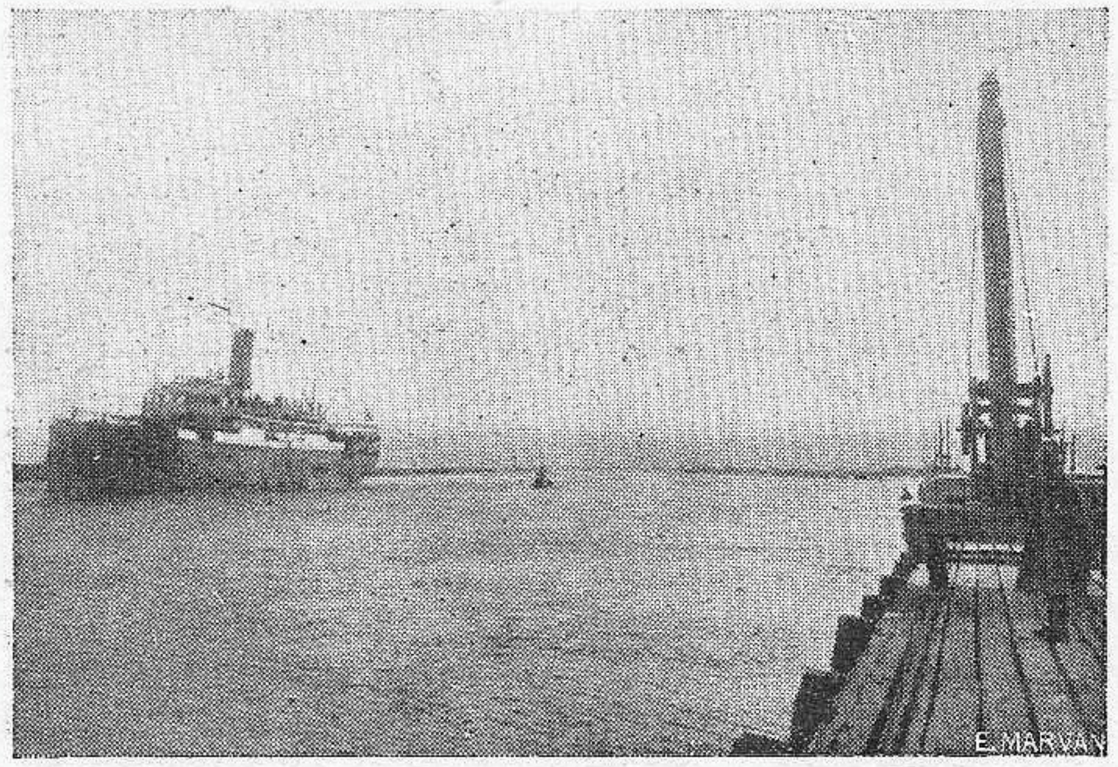
Cheltuelile costisitoare de realizare şi întreţinerea ecluzelor, pierderea mare de timp pentru trecerea prin ecluze vulnerabilitatea navelor de război care la război ar fi ţinute prea mult sub focul unor nave din larg, sunt desavantagii pe care unii le găsesc justificate ca să nu împărtăşească acestă soluţie.

4). Transformarea actualului braţ Sulina în canal maritim cu 28 picioare adâncime, cu un canal de derivaţie ce ar începe în amonte de Sulina şi s'ar termina la mare între actualele guri Sulina şi Sft. Gheorghe unde coasta ar prezenta cele mai favorabile condiţiuni. (Soluţia Ing. *Gr. Vasilescu*).

Prin transformarea braţului Sulina în canal maritim, s'ar reduce aluviunile pe care însuşi acest braţ le depune la gură, şi care e prima cauză a împotmolirei, iar prin canalul derivat s'ar depărta eşirea la mare de influenţa depunerilor braţului Stari Stambul, a doua cauză a împotmolirei actualei guri Sulina.

Proectul are mulţi partizani care îi găsesc mari avantagii, dar şi mulţi adversari.

Le *Ceatal Sft. Gheorghe* s'ar construi un baraj de închidere şi o ecluză, epiuri de direcţionare a apelor câtre braţul *Sft. Gheorghe* iar în amonte de *Sulina,* canalul de derivaţie cu ecluze care ar eşi la mare la N de gura *Sft. Gheorghe.*



După autor avantagiile proectului ar fi: *a)* Soluţionarea definitivă a eşirei la mare *b)* degajarea actualei guri Sulina şi a viitorului canal de derivaţie de orce depunere. *c)* Menţinerea adâncimei de 28 — 30 picioare pe tot canalul până la *Ceatal Sft. Gheorghe* numai prin dragagii uşoare. *d)* uvragele de canale mult mai puţin costisitoare. *c)* Ar da posibilitatea construirei unui mare port maritim şi a unei baze navale. *d)* Ar utiliza încă înstalaţiunile actuale şi actualul braţ Sulina pentru care s'a cheltuit sume mari şi portul Sulina care ar rămâne ca un doc. *e)* Continuarea folosirei actualei guri Sulina numai prin prelungirea digului de nord *f)* cheltueli reduse de întreţinere. *g)* Canalul maritim ar rămâne deschis mai tot timpul ernei, iar menţinerea navigaţiei iarna pe sectorul fluvial până la *Tulcea* ar fi mai uşoară *h)* s'ar lega prin *Tulcea* şi prin *fery-boat* la *Brăila* cu restul ţării. *i)* Ar depărta ecluza la 40 Km în interiorul ţării, micşorându-i astfel vunerabilitatea în caz de război *k)* lucrarea ar costa circa 1 miliard jumătate lei.

Pe cât de numeroase sunt avantagiile pe care le susţin unii în cazul realizării proectului acesta, tot pe atât de numeroase sunt criticile ce i se aduc:

a) greutăţi mari technice in realizarea ecluzelor şi barajelor. *b)* cheltueli mari de execuţie şi de întreţinere *c)* probalităţi de împotmoliri în timpul ecluzării

vaselor *d)* vulnerabilitatea ecluzelor în timp de răzoi, *a)* Canalul va îngheța mai devreme și se va desgheța mai tărziu ca restul Dunărei. *f)* ghețur.le sparte nu ar avea cum se scurge *g)* soluția nu ar modifica întru nimic procesul natural de înaintare spre Sud a deltei *Chiliei*, căci dacă prin închiderea în amonte se suprimă transportul de aluviuni, noua gură vă rămâne totuși sub înfluența celorlalte cauze de împotmolire, înaintarea spre sud a deltei *Chiliei*, *h)* un caz de inundații ar putea provoca dezastre *i)* greutăți de alimentare în apă dulce a populației *Sulinei* și a așezărilor omenești dealungul Canalului. *j)* compromiterea întregei regiuni prin schimbarea profundă a regimului natural al Dunărei.

In fine, soluția nu ar da nici un avantaj apreciabil pentru cheltuelile ce s'ar face.

Din categoria b au fost discutate următoarele soluții:

1. *Idem ca la punctul 1 litera a. Canalul alimentator de debit însă din brațul Chilia, ar fi cu scurgere liberă, adică fără ecluze și ar răspunde în brațul Tulcea.*

Sporul de debit astfel obținut ar fi împărțit apoi între actuala gură a Sulinei și canalul maritim derivat în amonte de Sulina (soluția, Ing. *Vardala*).

Realizarea acestui proect ar permite utilizarea portului *Sulina* și în viitor și ar costa circa 1 miliard jumătate lei.

Aceleaș critici aduse proectului arătat la p. 1 lit. a. i se aduce și acestui proect.

2. *Ameliorarea brațului Sulina prin sporire de debit ca la punctul 1 b., dar cu eșire la mare printr'un canal cu scurgere liberă* (soluția Ing. *Vardala).*

Lucrarea ar prezenta avantajul că ar utillza curentul liber și ar costa circa 1 miliard 200.000.000, dar inspiră temerile unei apropiate împotmoliri tocmai din cauza sporirei de debit care presupune și sporire de aluviuni.

3. *Amenajarea brațului Chilia prin curent liber la 28 picioare adâncime cu eșire prin canalul Oceacov.* (Soluția Ing. *N. Georgescu),* Avantajele prezentate de autorul proectului ar fi: a) brațul Chilia care poartă 65% din debitul total al Dunărei are pe întreg cursul o lărgime naturală mare și regulată și peste 24 picioare adâncime. b) gura *Oceacov* prin direcția bună ce o are face ca atacarea aluviunilor de către curentul litoral să se facă cu maximum de folos pentru menținerea unei adâncimi suficiente la gură. c) gura *Oceacov* fiind cea mai la nord, va fi ferită de aluviunile celorlalte guri. d) Prin lărgimile și adâncimile naturale mari, brațul ar deveni navigabil în foarte scurt timp. d) Cheltuelile ar fi dacă nu mai mici, pentru o adâncime mai mare, în cel mai rău caz egale cu cele ale actualei situațiuni dela gura *Sulina.*

Soluțiunea aceasta întâmpină însă serioase critici din punct de vedere technic — pentrucă dacă în adevăr brațul Chilia ar prezenta condițiuni favorabile, asigurarea adâncimilor la gură însă, ar fi îndoelnice și costisitoare. E criticabil și din punct de vedere militar.

In adevăr, eventualitatea împotmolirei eșirei din cauza imposibilității dragagelor în timp de război, depărtarea prea mare de coastă a adâncimilor de 30 m. necesare utilizărei submarinelor, apropierea prea mare da frontieră sunt piedici serioase care se opun — după unii — alegerii în viitor al acestei soluțiuni.

4. *Ameliorarea actualului braț Sulina pentru adâncimi de 24 picioare cu un canal de derivație cu scurgere liberă ce ar eși la mare la Sud de actuala gură Sulina* (Soluția *Ward).*

Această soluție provizorie, care ar costa încă 1 miliard jumătate lei, ar asigura adâncimea de 24 picioare încă vreo 50 ani.

Se aduc critici că deși curentul liber prezintă avantagii din multe puncte de vedere, ar compromite pe viitor gura brațului *Sft. Gheorghe,* prin depunerile ce se vor forma și care urmând tendințelor naturale se vor întinde spre Sud, spre *Sft. Gheorghe.* Pericolul ar fi mare, în plus s'ar cheltui dacă nu aceleaș sume ce le cer întreținerea actualei guri, dar totuși destul de apropiate.

*

In ceace privește considerațiunile de ordin strategic, sunt cu caracter mai mult sau mai puțin confidențial și deci mai greu de expus.

Se poate totuși spune că părerile cele mai favorabile din acest punct de vedere sunt cele ce privesc amenajarea brațului *Sft. Gheorghe.*

*

Din soluțiile expuse până acum, C. E. D. a ales-o pe cea dela punctul 4 b, adică *soluția Ward,* a inginerului resident al acestei instituțiuni.

Prin urmare iarăși o soluție provizorie.

*

După cum se vede proecte sunt destule. Care este însă cel mai bun, e foarte greu de precizat. Fiecare prezintă avantagii și desavantagii. Fiecare autor își susține proectul său ca fiind cel mai eficace atât în rezolvarea provizorie a soluției cât și în cea definitivă.

Privind chestiunea din punct de vedere technic toate proectele păcătuesc că desconsideră anumite date fără de care problema nu poate fi rezolvată, sau dacă poate fi rezolvată, soluția s'ar putea întâmpla să nu fie cea mai bună.

Datele care trebue să stea la însăși baza oricărui proect, în cazul în speță sunt insuficient cunoscute

Inginerul *Hartley* a fixat o viață de circa 50 ani soluției aleasă la 1856 — adică a actualei eșiri la mare — în care timp fenomenele hidraulice și meteorologice ce au loc la brațul și gura *Sft. Gheorghe* — de *Chilia* nu putea fi atunci vorba din considerațiuni politice — să fie studiate în vederea viitoarei eșiri.

Timp de circa 70 însă, nu s'a făcut aceste studii în mod serios, sau chiar dacă s'au făcut, ele sunt necomplecte și nu se cunoaște nici un studiu detailat, științific a formărei și evoluției depozițelor la fiecare gură, a variațiunei fundurilor, a curenților maritimi și fluviali, studii care dacă s'ar fi făcut la timp și ar fi fost urmărite zi la zi, ar fi dus la stabilirea precisă a agenților și fenomenelor naturale care se opun sau ajută împotmolirea gurilor, a legilor după care se conduce avansarea deltei în mare:

Despre necesitatea și importanța cunoașterei tuturor acestor date fără de a căror perfectă cunoaștere nu se poate trece la alegerea unei soluțiuni, s'a convins și comisiunea națională din 1932.

D-nii *Amiral Bălănescu, Gr. Antipa, Ing. Vidrighin,* au arătat importanța și necesitatea studiilor.

D-l Inginer *Vidrighin* chiar a fost de părere că e de prisos a vorbi despre o soluţie dacă nu se cunosc perfect curenţii litorali maritimi a căror importanţă covârşitoare e dovedită. D-sa socoteşte aceste proecte doar nişte idei care pot face obiectul unor studii pentru rezolvarea chestiunei.

A pleca la rezolvarea unei atari probleme dela date prea puţin şi incomplect cunoscute, este a risca o cheltuială de timp, bani, şi muncă ca să ajungi la un rezultat care se prea poate să nu fie cel mai potrivit.

Toate fenomenele ce au loc astăzi la gurile Dunărei sunt în majoritate presupuse sau constatate prea puţin.

Nu aveam de exemplu până acum câţiva ani cunoştinţa de existenţa unui curent litoral maritim dela Sud spre Nord decât dintr'un pilot vechi din 1856, iar despre curentul litoral N.-S. studiile erau prea sumare. Abia acum câţiva ani s'au făcut studii mai serioase de către *Serviciul Hidrografic al Marinei Regale* din iniţiativa Ministerului de Comunicaţii.

Aceste cercetări au confirmat existenţa curentului litoral semnalat de pilotul din 1856.

Concluziile la care au dus aceste cercetări care din nenorocire nu au durat de cât 4 luni din lipsa mijloacelor băneşti, au demonstrat odată mai mult, importanţa acestor studii pentru rezolvarea viitoarei noastre eşiri la mare.

Dacă prin materialul rezultat după 4 luni de cercetări ale *Serviciului Hidrografic al Marinei Regale,* D-l Cpt. C-dor *Fundăţeanu* a putut trage concluziuni atât de importante şi a putut face un studiu atât de frumos ca cel expus sub titlul *„Eşirea la Mare“* publicat în *Revista Fundaţiilor Regale No. 3,* închipuiţi-vă care ar fi valoarea unor cercetări complecte de 2-3 ani?

Am fi putut azi cunoaşte pe cale ştiinţifică, pozitivă, fenomenele împotrivia cărora technica de azi nu poate lupta şi cele care din contra o pot ajuta sau ar putea fi suprimate.

Necesitatea acestor studii s'a remarcat în comisiunea naţională din 1932.

Au trecut însă 2 ani, mai bine zis s'au pierdut 2 ani fără a se face nimic sau aproape nimic.

Oricare ar fi soluţia ce s'ar adopta în rezolvarea acestei mari probleme, ea trebue neapărat să fie rezultatul firesc al acestor studii. Inainte prin urmare de a ne fixa trebuesc întreprinse imediat aceste studii asupra tuturor braţelor şi gurilor principale ale Dunărei, studii continue timp de 2-3 ani în care timp C.E.D. să caute a mentine situaţia actuală dela gura Sulinei.

Marina Regală, care a dovedit ce a putut face în cele 4 luni, nu ar ezita desigur o clipă a continua studiile începute, chiar în colaborare cu Serv. Hidraulic şi organele C.E.D., dacă i s'ar pune la dispoziţie fondurile necesare pentru mişcarea navelor şi executarea lucrărilor. Marina posedă personal, nave şi majoritate din aparatele necesare. D-l Amiral Bălănescu, Comandantul Marinei, a propus chiar, colaborarea, în consiliul naţional din 1932. Proectele actuale pot servi aşa cum a spus d-l Ing. *Vidrighin,* ca puncte de plecare a acestor studii.

Trebueşte apoi, aleasă o soluţie definitivă şi una provizorie.

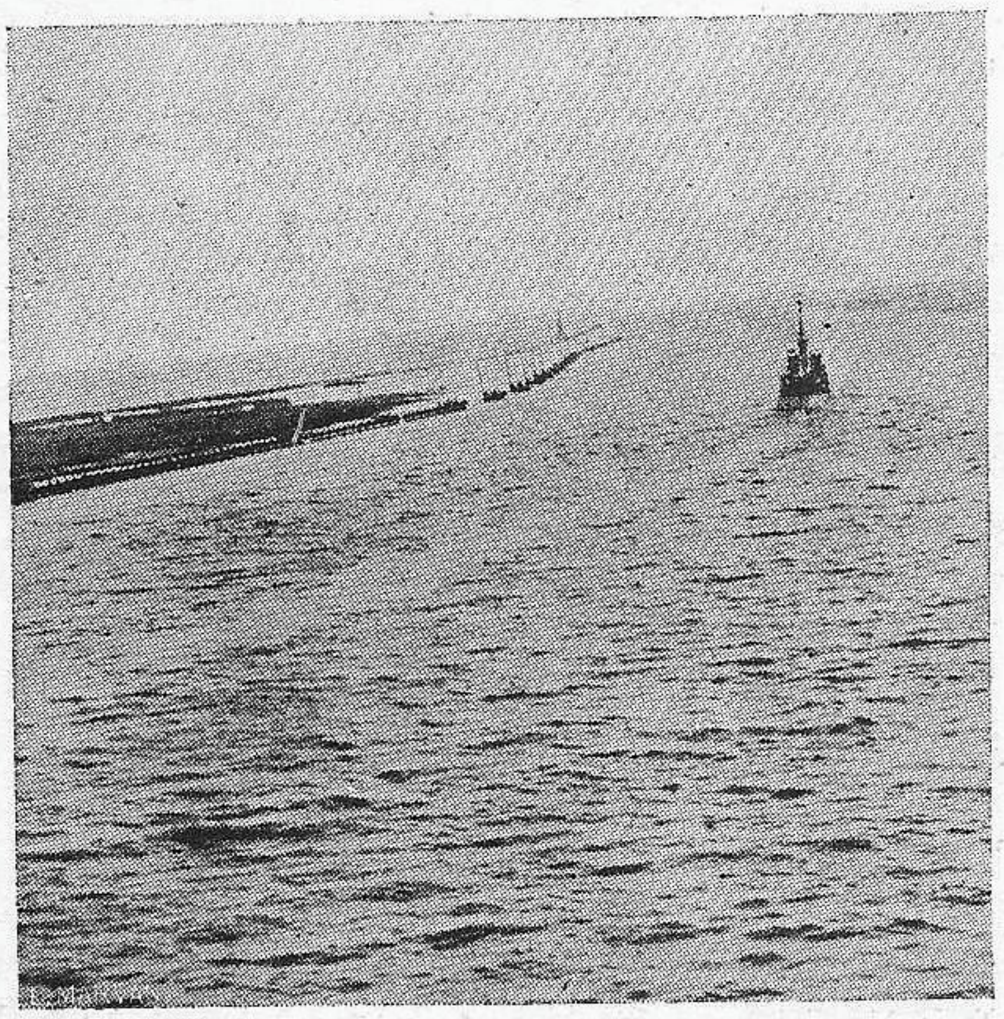
Trebue să fim atenţi să nu repetăm experienţa tristă a alegerei provizorie a *Sulinei* dela 1856 care azi ne costă; să nu uităm că de cele mai multe ori nimic nu e mai definitiv ca un provizorat. Trebue să vedem mai departe, nu până la limita de 50 ani cât ar dura un nou provizorat. Să nu uităm că o soluţie provizorie poate compromite soluţia definitivă a viitorului.

Dacă în 1856 când s'a ales ca soluţie provizorie braţul *Sulina* exista un altul mai bun — *Sft. Gheorghe,* — recurgând din nou la adoptarea altui provizorat aşa cum de ex. se intenţionează prin soluţia *Ward* — s'ar putea să se compromită acest braţ — *Sft. Gheorghe* — ce constitue ultima rezervă bună şi definitivă a viitorului.

Vremurile sunt, incontestabil, grele. Creditul e distrus şi mijloacele financiare foarte greu de găsit.

Dar dacă bani se mai pot găsi cu sacrificii pentru adoptarea unei soluţiuni provizorie, şi diferenţa cheltuelilor de realizare dintre soluţia provizorie şi cea definitivă nu e mare, dece nu s'ar mări sacrificiile şi sforţările pentru realizarea celei definitive?

Şi chiar dacă aceasta diferenţă ar fi mare, nu trebue să se uite că atunci când e în joc existenţa şi viitorul economic al ţării noastre, nici un sacrificiu nu e prea mare.



Este cert că realizarea chiar a unei soluţiuni provizorie — şi cu atât mai mult a unei realizări definitive— cere sume foarte mari astăzi şi că nu poate fi dusă la bun sfârşit numai de câtre C.E.D.

Această instituţie nu a trăit şi cu atât mai mult azi nu trăeşte de cât din taxele de intrarea navelor.

Criza economică care s'a răsfrânt şi asupra transporturilor maritime, cheltuelile mari de întreţinere ce necesită actualul braţ şi gură a Sulinei, cer taxe din ce în ce mai greu de suportat de către armatori.

In 1933 au intrat în Dunăre 387 nave care au scos 126.000 tone mărfuri şi cereale.

In 1934 — până în Octombrie — au intrat numai 280 nave care au scos numai 563.928 tone mărfuri.

(Urmare în pagina 252)

Portul Haifa şi petrolul din Irak (2)

— Importanţa lor internaţională şi pentru România —

de Dr. P. VERZARIU

entru ca situaţia Angliei gliei să fie şi mai mult consolidată pe terenul politicei internaţionale a petrolului, Societatea Anglo-Persian Oil Cy., care este singurul concesionar al bogatelor terenuri din Persia, plănueşte să construiască şi dânsa o conductă, care plecând din Persia să treacă peste teritoriul Statului Irak şi Palestina până la Mare cu eşire în baia dela Acra. In acest scop Societatea Anglo-Persian Oil a încheiat la 18 Octombrie 1933 o convenţie cu guvernul Palestinian, în baza căreia îi se dau aceleaşi drepturi pentru punerea conductelor de petrol, construcţia de şosele, căi ferate, linii telefonice şi telegrafice destinate pentru uzul propriu şi a unui port la Mediterană, ca şi Societăţii Irak Petroleum Company. Autorizaţia de trecere peste teritoriul Statului Irakian a fost asigurată Societăţii Anglo-Persian în baza unei convenţiuni încheiate încă în anul 1925 şi aceasta în termeni analogi cu contractul Societăţei Irak Petroleum Company.

Toate instalaţiile ce se vor construi pe teritoriul Palestinian vor rămâne după 70 ani în posesiunea Statului exceptând bineînţeles cazul, dacă concesiunea se va prelungi.

Teritoriul petrolifer din Persia care are o producţie egală cu cea a ţărei noastre, face parte din punct de vedere geologic, din regiunea Irakului, fiindu-i continuarea dincolo de hotarele politice. Aceste două concesiuni formează de fapt unul şi acelaş organism şi din punct de vedere administrativ fiind dirijate de aceaşi mână aşa că o politică unitară în conducere este în întregime asigurată.

Prin expunerile de mai sus am căutat să luminez în linii generale şi pe scurt interesele de ordin internaţional, ce se leagă de petrolul din Irak.

Pe noi românii, ca ţară producătoare de petrol, ne interesează însă în special situaţia ce ni se creiază nouă prin apariţia pe pieţele consumatoare a produselor unei regiuni petrolifere noui şi bogate ca aceea a Irakului.

Incontestabil că naşterea unor concurenţi în imediata apropiere a pieţelor de desfacere fireşti ale petrolului românesc, nu va putea rămâne fără influenţă asupra posibilităţilor de desfacere a petrolului nostru.

Cifrele de import a produselor noastre petrolifere pe pieţele Europene au mers dela războiu încoace ameliorându-se în mod constant. In luptă cu petrolul rusesc şi american, petrolul nostru a câştigat din an în an tot mai mult teren, neavând de suportat decât concurenţa serioasă şi crescândă a produselor din Venezuela şi Indiile Olandeze.

Judecând după curba ascendentă a importului petrolului nostru pe pieţele europene, eram aproape să întrecem petrolul american, ajungând în 1933 să depăşim şi cifrele de export ale Rusiei. Această ţară căuta o expansiune mai mult în extremul orient, unde marfa noastră nu este decât foarte puţin, sau de loc cunoscută. Pe când creşterea cifrelor de producţie a petrolului românesc atrag după sine aproape în aceiaş măsură creşterea exportului, în Rusia o bună parte din cantităţile produse în plus sunt absorbite de piaţa internă a cărui consum creşte în măsură mai accentuată decât producţia.

In asemenea momente de plină ascensiune a exportului nostru se naşte concurentul serios, petrolul din Irak.

Din punct de vedere geografic portul nostru Constanţa, unicul nostru punct de export pe mare, se află pe picior de deplină egalitate cu nouile porturi petrolifere Haifa şi Tripoli şi avantajat faţă de punctele de export Ruseşti, Batum şi Novorosisk.

Raportat la Neapole, care se poate considera cu punctul central al mării Mediteraniene, porturile Haifa, Tripoli se află la o distanţă egală cu Constanţa adică la cca 1200 mile marine, pe când porturile ruseşti sunt situate cu cca 400 mile mai departe decât Constanţa. In situaţia actuală a navlurilor scăzute, taxele de transport din toate trei centre sunt aproape egale, numai pentru porturile ruseşti existând o diferenţă cca jumătate şiling engl. hârtie în plus.

Spesele de producţie şi de transport până la punctul de încărcare ale petrolului din Irak fiind mai scăzute ca la produsele noastre ne-am putea aştepta la o concurenţă serioasă pentru noi din partea petrolului de această proveniență. Sunt totuşi unele indicii, cari fac să credem că concurenţa petrolului din Irak nu va fi atât de dăunătoare exportului nostru precum s'ar crede la prima vedere.

In evoluţia în timp a concurenţei ce petrolul din Irak va face celui românesc vom putea să distingem două epoci bine definite, şi anume:

a) perioada, cât timp Haifa şi Tripoli nu vor avea rafinării suficiente pentru consumul ţărilor mediteraniene, câmpul natural de desfacere a acestui petrol,

b) epoca după construcţia a unor rafinării cu o capacitate de prelucrare suficientă pentru ţările basinului mediteranean.

In momentul de faţă ne aflăm încă în prima fază a evoluţiei indicate mai sus. Există deabia proectul de construcţie a unei rafinării de o capacitate de prelucrare

Aprovizionarea ţărilor Europene cu produse petrolifere pe ţări de proveniență

Anul	Import total 1000 t.	dim acesta: St. Unite 1000 t.	%	Venez. şi Indiile Ol, 1000 t.	%	România 1000 t.	%	Rusia 1000 t.	%	Persia 1000 t.	%
1928	18642	7.233	38,8	2.503	13,4	1.455	7,8	1.569	8,4	2.657	14,2
1929	20429	7.107	34,8	2.561	12,5	1.746	8,5	2.108	10,3	2.805	13,7
1930	23183	7.761	33,5	3.020	13,0	2.395	10,3	2.845	12,3	3.156	13,6
1931	22992	6.286	27,3	3.321	14,5	2.875	12,5	3.270	14,4	3.077	13,4
1932	22982	4.932	21,5	3.510	15,3	3.074	13,4	3.622	15,8	3.129	13,6
1933	25596	4.768	18,6	3.488	21,4	3.491	13,6	2.834	11,1	3.315	13,0

anuală de cca 200.000 t. ţiţei, producând cca 100.000 t. benzine, petrol, motorină şi cca 100.000 t. păcură. Văzând aceste cifre ne întrebăm dacă o asemenea cantitate redusă va putea representa o concurenţă serioasă pentru petrolul nostru, când numai consumul ţărilor mediteraniene a fost în 1932 de :

	Import total 1932	din Rusia	din Român
Grecia	193.714	60.857	123.143
Turcia	90.282	59.998	23.033
Siria	84.162	—	74.498
Palestina	67.202	13.462	43.876
Egipt	631.200	162.600	181 000
Italia	1.524 732	532.222	419.709
Franţa	4.488.575	632.892	525.166
Spania	700.073	291.103	102.111
Marocul Spaniol	9.947	—	—
„ Francez	162.437	26.138	64.413
Algeria	269.488	26.197	53.037
Tunis	103.378	8.282	48.914
Libia	11.551	3.334	833
Malta	50.714	—	31.717
	8.387.505	1.808.085	1.691.844

Pentru celălalt port, Tripoli nici nu este proectată încă construcţia vreunei rafinării. Tripoli se află pe un teritoriu sub protectorat francez, şi precum am expus mai sus, politica franceză în materie de petrol este condusă de principiul, ca toate cantităţile de produse consumate de Franţa să fie prelucrate chiar pe teritoriul lor naţional.

Italia, care a inaugurat în urma şi după modelul Franţei o politică de petrol şi mai autarhică, îşi va ridica bineînţeles şi dânsa cota parte ce-i revine din ţiţei, spre prelucrare în rafinăriile sale. Aceste importuri de ţiţei în principalele ţări de consum din basinul mediteranean, va produce scădere a produselor prelucrate ; nu trebue să se uite în schimb că nu toată scăderea va merge în contul importului din România, — ţara noastră nefiind interesată la importul în aceste state decât cu cantităţi relativ scăzute.

Restrângerea exportului în aceste ţări consumatoare va determina pe exportatorii noştri, să continuă cu procurarea de noui debuşee în regiuni unde până acum petrolul românesc nu era cunoscut. Aşa, de pildă pieţele Indiilor Britanice, Australiei, Americei de Sud şi a Africei meridionale au fost deschise în ultimii ani petrolului nostru. Inceputul odată făcut, debuşeurile nu pot decât să se lărgească, graţie progreselor făcute cu organizaţia societăţilor româneşti.

Nu trebue să pierdem din vedere, nici faptul, că în ciuda crizei mondiale, a tendinţelor antarhice a restricţiunilor de devize, contingentări etc., cari stăpânesc politica economică aproape a tuturor ţărilor, consumul de petrol este într'o urcare lentă dar constantă. Faţă de aceiaş epocă a anului 1933, primele 9 luni ale anului 1934 prezintă un consum cu 10,7% mai urcat. Cadenţa de urcare anuală în timpuri socotite normale întrece cifra de 15% anual, aşa că numai ţările Europene pot absorbi în asemenea condiţiuni cu uşurinţă un plus de cca 3 milioane tone produse fără a mai socoti, că motorizarea ce se desvoltă în mod foarte accentuat în toate ţările extraeuropene, urcă acest coeficient de majorare şi mai mult.

La cea mai mică reprisă economică, numărul de automobile va manifesta o urcare bruscă de vreo câteva milioane de maşini pe întreaga suprafaţă a globului, ceea ce va avea imediata influenţă asupra cifrelor consumului, dacă ţinem cont de faptul că se consumă în medie cca 1.6 tone pe an de fiecare automobil.

Văzând capacitatea de producţie formidabilă a terenurilor din Irak, se naşte întrebarea, care va fi cantitatea de ţiţei care va putea apare pe piaţă? Răspunsul este simplu : numai capacitatea de transport a conductelor limitează cantitatea ce se va da în consum.

Dar prima linie de tuburi fiind construită, traseul şi instalaţiile zidite, va fi foarte uşor a trage a doua conductă, dacă necesităţile o vor cere şi aceasta în schimbul unor cheltueli incomparabil mai mici ca pentru prima coloană de tuburi. Bineînţeles că o asemenea construcţie nouă ar mări capacitatea de transport deodată cu 2—3 mil. tone anual.

Deocamdată nu se aşteaptă la construirea coloanei a doua pe nici una din braţele conductelor existente. Calculaţia de rentabilitate a capitalului nu o cer, beneficiile întreprinderii fiind şi fără de această majorare, foarte importante. Scopul principal urmărit, — cel politic, — a fost atins, legătura bogatelor câmpuri de producţie cu Mediterana realizată.

Situaţia creiată petrolului românesc de apariţia pe pieţele consumatoare a petrolului din Irak nu trebue să preocupe numai cercurile româneşti, ci în cel puţin aceeaşi măsură şi grupurile cari sunt interesate în Societăţile producătoare şi de transport al petrolului din Irak. Aceste grupuri sunt aceleaşi cari controlează şi marea majoritate a producţiei petrolului românesc.

Fiindcă nu se poate presupune că de dragul unei producţii mai eftine în Irak exploatările din România, în cari s'au investit zeci de miliarde să fie abandonate de aceste grupuri, putem conta, că producţia de petrol românesc a societăţilor făcând parte din instanţe mondiale va avea întotdeauna plasamentul asigurat. Iar cât priveşte plasarea producţiei societăţilor independente româneşti, deasemenea nu trebue să avem teamă. Intotdeauna va exista o serie de cumpărători, cari caută petrol de provenienţă liberă, adică din societăţi cari nu fac parte din trusturi. Şi asemenea cumpărători sunt suficienţi. Apoi societăţile româneşti independente au organizat cu un elan care merită admiraţia, organizaţii de desfacere directă în toate centrele de consum ale Europei şi în unele dintre ţările apropiatului Orient, aşa că plasarea producţiei proprie este asigurată. Această penetrare directă pe pieţele consumatoare continuă cu febrilitate dând dovadă încăodată de maturitatea conducerei şi a organizării lor şi de posibilitatea utilizării cu succes a elementului pur românesc în situaţiile cele mai expuse a frontului economic.

Graţie acestor organizaţii, contactul direct cu pieţele consumatoare fiind făcut, apariţia a unei noui concurenţe va produce azi desigur mai puţin rău petrolului nostru decât atunci când am fi fost nevoiţi să aşteptăm acasă cumpărătorii cari să vie la noi să ne ridice marfa.

Atâta timp cât porturile terminus ale conductelor nu vor avea rafinării proprii, concurenţa petrolului din Irak va fi resimţită numai în ţările importatoare direct de ţiţei cu o industrie de petrol desvoltată adică Anglia, Franţa şi Italia, prin scăderea importului de produse finite în aceste ţări. Dar nici nu vor putea renunţa complect la importul şi de produse prelucrate.

Bineînţeles că atunci când vom ajunge în a doua fază de desvoltare a desfacerei petrolului din Irak, adică când porturile terminus a conductelor vor avea

UN BILANŢ TRIST

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Pe prima pagină a ziarului „Universul", cu data sfârşitului verei, 31 August 1934, apare o ştire care trebue să ne umple inimile de durere.

Titlul şi subtitlul informaţiunei sunt tăioase ca pumnalul teroristului! Ele sună lugubru: „Inecurile de la Eforie. S'au înregistrat până acum 26 cazuri".

Douăzeci şi şase de înecaţi într'o singură staţiune balneară şi într'un singur sezon, crede cineva că este puţin lucru? Şi este vorba numai de „cazurile înregistrate". Câte or fi oare la un loc şi cu cele despre cari nu s'a publicat nimic şi cari au umplut de jale doar sufletul unui însemnat număr de familii?

Las deoparte pe nenorociţii de pescari, cari în tot timpul anului şi mai ales după sezonul balnear, dau un respectabil tribut de morţi prin înecare la ţărmul celei mai furtunoase mări (de ce-i zice doară Marea Neagră?), la ţărmul unde până acum ajutorul naufragiaţilor este aproape inexistent. Şi câte eforturi fac bravii noştri marinari şi câţiva laici cari au fondat o societate binefăcătoare „SALVAMAR" !

Las deoparte numărul naufragiaţilor de pe vapoare, vaporaşe, caicuri, etc.

Sunt atâtea de spus în cât nu ştii cu ce să începi.

Să luăm în considerare mai întâi moartea celor 26 de nefericiţi cari s'au dus să se recreeze, să-şi reîmprospăteze vigoarea. Işi poate închipui oricine că cei cari s'au aventurat în valuri, nu erau chiar aşa de bolnavi încât prin moartea lor să nu fie de nici o pagubă.

S'au văzut printre înecaţi adeseori ingineri eminenţi, avocaţi plini de talent şi atâţi intelectuali emeriţi, precum s'au văzut şi oameni cu mai puţină carte, meseriaşi ori negustori, viguroşi, inteligenţi, aducători de mari beneficii ţărei.

Statisticienii evaluează, de multe ori, viaţa locuitorilor unei ţări în bani, adică în beneficiul pe care o ţară îl are de la viaţa, recte activitatea unui locuitor al său cât timp acesta trăeşte. Dacă facem şi noi aşa, socotind la minimum un milion beneficiu, ce ar fi adus ţărei noastre în viaţa lor (chiar necosotind impozitele de tot felul), fiecare din cei 26 înecaţi „înregistraţi", se vede deodată o pagubă minimă de 26 milioane lei.

Adevărul adevărat însă este că paguba se ridică la cifre cu mult mai mari, socotind pe deoparte numărul întreit sau înzecit al înecaţilor neînregistraţi şi socotind pe de altă parte că mulţi dintre cei 26 de înecaţi, de unul singur, ar fi putut în toată viaţa lor, aduce ţărei, un beneficiu de 26 milioane lei sau poate şi mai mult.

Informaţiunea din ziar comentează scurt, dar cuprinzător:

„Este nemai auzit ca o staţiune balneară maritimă să înregistreze atâtea înecuri în cursul unui sezon.

E foarte adevărat că, în mare parte, nenorocirile se datoresc celor cari, deşi nu ştiu să înoate suficient, se aventurează în larg.

Nu e mai puţin adevărat însă că autorităţile dau dovadă de o nepăsare condamnabilă.

In primul rând marea are pe litoralul Eforiei adâncimi necunoscute de vizitatori şi autorităţile ar fi trebuit să semnaleze locurile cari prezintă pericol.

In al doilea rând nu s'a luat măsuri suficiente de salvare pentru asemenea cazuri.

Pe plaje există un singur post de salvare, iar bărcile fac plimbări în larg şi nu sunt niciodată la dispoziţie pentru cazuri urgente.

Această lipsă de prevedere şi măsuri a făcut ca marea atât de iubită să ajungă mormântul atâtor vilegiaturişti, în cea mai frumoasă staţiune a noastră maritimă.

Bine înţeles că cu toate măsurile bune ce s'ar lua, nu s'ar putea reduce complet numărul nenorocirilor, dar s'ar putea scădea simţitor prin anumite măsuri cari să nu coste pe stat nici a suta parte din cei 26 milioane lei, sau chiar nimic.

Prin articolul meu din *„România Maritimă şi Fluvială"*, publicat pe luna Februarie-Martie 1933, am avut fericirea de a inspira anumite autorităţi ca să proclame oficial în România o „zi a apelor". De ce oare nu va fi avut acelaş succes articolul meu „Prevenirea înecului", publicat în aceeaş revistă în luna Mai 1933?

De sigur că *cei în drept,* sau nu au citit revista, sau au fost prea preocupaţi de diferite lucruri cari se scriu, sau nu se scriu în presa zilnică.

Dar cine sunt cei în drept?

Pe cine putem trage la răspundere pentru că nu ia cele mai elementare măsuri de prevenirea înecului?

In articolul meu din anul trecut arătam o serie de măsuri pentru prevenirea înecului, dintre cari cele mai multe ar costa pe stat foarte puţini bani. Poate numai salariul unui controlor care să observe aplicarea măsurilor, salariu, care şi el poate să fie acoperit cu prisosinţă din amenzile aplicate recalcitranţilor (şi câţi de aceştia nu are ţara noastră!).

Controlorul (sau mai mulţi), de care vorbii, trebue să fie oficial, să ţină de o instituţiune de stat, o instituţiune care, în definitiv, poate procura şi ceva fonduri. Iată cum ne apropiem, încetul cu încetul, de rezolvarea problemei.

---

propriile rafinării suficiente, posibilităţile de plasare a petrolului românesc vor avea de suferit mai cu seamă în ţările învecinate porturilor Haifa şi Tripoli. Dar până atunci şi multe alte lucruri se mai pot schimba. A fi profet în materie de petrol este foarte greu, profeţie ce devine aproape imposibilă la distanţe de timp mai mari.

Cred, că argumentele înşirate mai sus sunt suficiente pentru demonstrarea că pericolul ce-l reprezintă petrolul din Irak pentru industria petroliferă românească nu este chiar atât de mare cum s'ar părea la prima vedere şi spiritele acelora cari văd prea negru viitorul exportului nostru petrolifer şi al portului nostru Constanţa se pot întrucâtva linişti.

Depinde bineînţeles tot de noi, cum vom ştii să „valorificăm" bunul nepreţuit ce natura l'a dat ţării noastre: — „aurul lichid" — Atât timp cât braţele muncitorilor şi ştiinţa tehnicenilor cari scot acest bun la lumina zilei, vor fi româneşti, şi tot român va fi şi comerciantul care se va îngriji de desfacerea lui până în punctele cele mai depărtate ale globului şi cât pe cele mai multe vase cari vor părăsi portul nostru Constanţa încărcate cu petrolul românesc va fâlfâi bandiera ţării noastre, vom putea spune că meritäm bogăţiile cu cari ne-a împărtăşit natura şi nu va trebui să ne temen că locul nostru sub soare va fi ocupat de alţii.

Dreptul Comandantului de a face menţiuni în livretul marinarilor

Chestiunea dreptului comandantului de a face sau nu menţiune pe livretul individual al ofiţerilor, a fost pe larg desbătută în faţa Tribunalului Constanţa S. I în Mai 1934 cu ocazia procesului intentat de către d-l *I. Naftanoil* fost şef mecanic al petrolierului *„Principele Ştirbei"* contra societăţei *„Steaua Română"* proprietara vasului şi în contra comandantului vasului, *A. Dimitriu.*

Societatea *„Steaua Română"* şi d-l *A. Dumitriu* comandant au fost reprezentaţi prin d-nii avocaţi *C. Tonegaru* şi *G. Dobias* iar reclamantul, d-l *I. Naftanoil,* prin d. av. *Tănăsescu E.*

Acţiunea a fost deschisă de către d. *Naftanoil* în 1931, cerând a i se plăti solidar de către Societatea *Steaua Română* şi d. *Dumitriu* lei 1.000.000 cu titlu de daune materiale şi morale, şi s'a terminat în Mai 1934 prin sentinţa de mai jos.

Dat fiind că conţinutul hotărârei Tribunalului e prea mare şi nu putem dispune decât de un spaţiu redus în revistă, redăm numai rezumatul acestei hotărâri, care va interesa cu siguranţă pe orce marinar ambarcat pe navele sub pavilion român.

In August 1923 vasul *„Principele Ştirbei"* face reparaţii mari la *Londra* întorcându-se la Constanţa în Septembrie 1923 de unde pleacă din nou spre *Fiume.*

Sosit la 17 Oct. la *Fiume* mecanicul şef raportează în scris Comandantului că nava are nevoe de reparaţie, şi intră în tratative fără voia Comandantului cu o firmă din Fiume. Comandantul, sezizat şi de agentul navei nu admite reparaţiile motivând că a făcut reparaţii la Londra şi ordonă ca cele ivite ulterior să se facă cu mijloacele bordului. Mecanicul revine tot prin scris refuzând să plece cu nava. Comandantul îl debarcă atunci la Fiume dându-i mijloace de repatriere şi menţionându-i în livret că debarcarea e făcută pentru încercări de fraudă, rea credinţă, şi dezinteresare faţă de nevoile navei.

Şeful mecanic şi mecanicul 2 şi 3 sunt apoi judecaţi în lipsă de Tribunalul Maritim din Galaţi. Mecanicul şef e condamnat la 7 luni închisoare corecţională pentru refuz de serviciu, iar ceilalţi doi achitaţi.

Abia la 23 Noembrie 1931 mecanicul şef intentează acţiune contra comandantului *pentru faptul de debarcare arbitrară şi de trecere în livret a unei menţiuni care-i nu-i mai dă putinţa unui nou angajament, cerând lei 1.000.000 cu titlul de daune materiale şi morale.* Mecanicul şef pentru susţinerea acestei acuzaţiuni a invocat că *art. 17 din legea de organizare a marinei comerciale* nu prevede pedeapsa cu debarcarea pentru ofiţeri ci numai pentru echipaj şi deci debarcarea a fost arbitrară.

Tribunalul însă găseşte că debarcarea nu a avut un caracter disciplinar pentru următoarele motive:

Mecanicul şef fiind angajat cu contract, acest contract antrena din partea sa o serie de drepturi şi datorii. Dacă îngrijirea, întreţinerea, buna funcţionare, repararea cu mijloacele bordului şi aducerea la cunoştinţă armatorului sau comandantului a reparaţiilor necesare constitue o parte din datoriile şefului mecanic, intrarea în tratative şi angajarea lor direct cu o firmă, nu constitue însă un drept al său.

Singur comandantul care este responsabil de siguranţa şi de asigurarea unei bune navigaţiuni avea acest drept.

Ori comandantul — singurul arbitru răspunzător al hotărârei ce lua — a decis că reparaţiile se puteau face cu mijloacele bordului.

Refuzul mecanicului şef de a-şi mai îndeplini îndatoririle prevăzute la *art. 134, 135, 141 din reg. serv. la bord,* îl pune dela sine în afară de contract, care devine astfel reziliabil prin însuşi voinţa sa.

Prin urmare debarcarea nu poate fi considerată ca un act arbitrar al comandantului, ca o pedeapsă disciplinară care nu e prevăzută în *art. 17* pentru ofiţeri ci ca o lichidare a contractului de angajament prin însăşi voinţa mecanicului.

In ceeace priveşte caracterul juridic al celor menţionate de comandant în livretul mecanicului şef, şi care constitue al doilea motiv al acţiunei, tribunalul a apreciat astfel:

Art. 356 din Codul Comercial obligă pe comandant de a da act scris fiecărui membru din echipaj pentru eşirea din serviciu.

Art. 1 din Regul. erarhiei marinarilor comerciali din 1928 dă denumirea de marinar tuturor persoanelor care prin profesiunea lor sunt supuse disciplinei şi obligaţiilor prevăzute de legea de organizare a Marinei Comerciale şi precizează că orice marinar trebue să aibă un livret;

Art. 14 obligă pe comandant la adnotare în livret în cazul de dezertare sau debarcare.

Astfel, chiar dacă *Regulamentul erarhiei marinarilor comercial, prin art. 1, 12, 14* complectează *art. 536 din Codul Comercial* a fost elaborat după data debarcărei, comandantul nu a făcut un abuz de putere, nu a călcat legea şi nu a lucrat cu rea credinţă când a făcut acea adnotaţie la care atât uzurile Maritime Comerciale cât şi *art. 536* obligă a le face comandantul când mecanicul părăsise vasul prin încetarea contractului de angajament din însăşi voinţa sa.

După ce tribunalul analizează acţiunea şi sub lumina principiilor ce stau la baza teoriei abuzului de drept pe care le invocase mecanicul şef, constatând inexistenţa abuzului şi faptul că reclamantul a introdus această acţiune abia după 7 ani, *a respins acţiunea ca nefondată obligând pe fostul mecanic şef* Naftanoil *la 5000 lei cheltueli de judecată.*

Sentinţa a fost dată cu o o opiniune separată a d-lui *Judecător Marin Stănescu.*

Facem deasemenea rezumatul acestei opiniuni întrucât e foarte interesant şi punctul de vedere sub care d-sa a privit chestiunea.

D-sa admite că Comandantul este suprema autoritate la bord.

Aceasta nu înseamnă că el poate face absolut ce vrea la bord.

Debarcarea mecanicului şef constitue o culpă a Comandantului care e de natură a-i angaja responsabilitatea conf. *art. 998 c. civil* pentrucă mecanicul şef este ofiţer, conf. *art. 1 al. 4 din legea pentru organizarea Marinei Comerciale,* şi în această calitate trebuia să-i aplice *art. 18* din această lege.

Prin acest articol pedepsele ce se pot aplica ofiţerilor sunt: reţinerea salariului, arestul simplu dela 5 la 15 zile, închisoare în cameră dela 3 la 10 zile şi suspendarea temporară din funcţiune cu

---

In chipul acesta întrevedem instituţiunile cărora le incumbă a-şi lua sarcina asupră-le. Cari ministere au mai mult sub scutul autorităţei lor, apele cu pescarii lor, staţiunile balneare cu vilegiaturiştii lor?

Răspunsul vine de la sine: Ministerul Agriculturei şi Domeniilor, Ministerul Sănătăţei, Ministerul Muncii şi Ocrotirilor Sociale, Ministerul Comunicaţiilor, Ministerul Apărărei Naţionale, care fac parte de drept din comitetul de acţiune al Salvamarului.

Am luat cu satisfacţie cunoştinţa de alcătuirea comitetului Soc. *„Salvamar"* şi nu mă îndoesc de bunele rezultate ale acţiunei sale. Imi permit însă a atrage o mică luare aminte:

Orice s'ar spune, Liga Navală Română, prin colaboratorii ei şi-a făcut datoria dând alarma asupra lipsei noastre totale de atenţiune faţă de naufragiaţi.

Felul cum ne-am comportat în cazul vaporului „San Antonio", de care s'a interesat însuşi Ducele Mussolini, nu ar putea avea decât o singură scuză: cu aceeaş nepăsare ne comportăm şi faţă de conaţionalii noştri.

Această urâtă postură trebue să înceteze cât mai curând şi toată nădejdea ne-o punem în societatea Salvamar, care trebue să fie susţinută de toate ministerele mai sus pomenite.

pierderea salariului şi excluderea dela masa ofiţerilor. In caz de refuz de a se supune acestor pedepse, căpitanul are dreptul a ţine pe ofiţer la închisoare până la debarcarea lui.

Comandantul prin urmare putea să-i aplice cel mult suspendarea din funcţie şi numai în cazul nesupunerei să-l ţină închis iar nici decum nu putea să-i aplice debarcarea ca o pedeapsă şi fără a pune în pericol siguranţa vasului şi a echipajului.

Comandantul nu ignora aceasta, pentrucă în chiar jurnalul de bord scrie la 16 Oct. 1923 că va cere debarcarea mecanicului autorităţilor competinte.

La 17 şi 22 Oct. 1923 mecanicul şef a făcut comandantului un raport prin care arată că maşinile au neapărată nevoe de reparaţiuni fără de care *„este absolut imposibil de a pleca în voiaj"* fără a pune în pericol siguranţa vasului şi a echipajului.

Aceasta nu înseamnă un refuz ci o arătare a consecinţelor ce ar decurge pentru siguranţa vasului şi echipajului în cazul când nu ar fi ascultat.

Şi chiar dacă mecanicul ar fi refuzat de a pleca în voiaj dacă nu se fac reparaţiile cerute de el, aceasta nu înseamnă refuz de serviciu dacă se ţine seamă de condiţiunile în care s'a produs acest refuz.

In adevăr, vasul chiar imediat ce a eşit din reparaţii dela Londra ,a suferit noi avarii fie din cauza că reparaţiile nu fusese făcute în bune condiţiuni fie că fusese necomplecte.

Această situaţie a fost arătată de mecanicul şef prin raport la sosirea din voiaj şi apoi la 17 Oct. Comandantul deşi scrie în jurnalul de bord că nu acceptă reparaţiuni pentrucă vasul abia a eşit din şantier este silit totuşi după debarcarea mecanicului să facă reparaţiuni vasului.

Condiţionarea continuărei voiajului cu facerea reparaţiilor făcute de mecanic apare prin urmare ca îndreptăţită.

Fără reparaţiuni siguranţa mărfurilor, vasului şi echipajului ar fi fost în pericol.

Pe baza siguranţei echipajului, *Tribunalul maritim* prin sentinţa No. 25 din 4 Oct. 1934 a achitat chiar pe mecanicul şef şi pe cei 2 ofiţeri mecanici.

Invinuirea adusă mecanicului şef că a făcut acte de insubordonanţă faţă de comandant, că a stat pe punte în loc să se ocupe de reparaţiuni, nu e întemeiată pentrucă nu sunt aduse alte dovezi decât cea a comandantului, a interesatului deci. Apoi, faptul că sta pe punte e semnalat de către comandant în jurnalul de bord numai în ziua debarcărei mecanicului şef, ceeace dovedeşte că ceeace se impută mecanicului nu era un obiceiu.

Se aduce mecanicului învinuirea că *„ar fi contractat o reparaţie cu o firmă oarecare"*.

Atâta timp cât nu se stabileşte cu ce firmă a contractat, cine l'a văzut, de ce reparaţii era vorba, învinuirea se reduce doar la o prezumţiune. Admiţând chiar că vina ar putea fi dovedită prin probe se ştie că nici un şantier nu s'ar fi angajat la o reparaţie chiar angajată de mecanic fără voia comandantului.

Nedovedindu-se frauda, comandantul nu avea nici un drept să treacă în libretul mecanicului că a fost debarcat pentru *încercare de fraudă.*

Neavând nici un drept, a comis un abuz care îi angajează responsabilitatea în măsură în care a vătămat pe reclamant.

Nu numai atât ; conform art. *1000 din cod. civil* soc. *„Steaua Română"* răspunde solidar cu comandantul.

In ceeace priveşte pagubele materiale suferite de mecanic prin acea adnotaţiune din livret, se dovedeşte cu martori că din cauza acestor proaste referinţe, mecanicul nu şi-a putut găsi angajament pe alt vas decât în 1930. Deci dovadă că acea menţiune din livret l-a pus în imposibilitate de a-şi câştiga existenţa 7 ani.

După ce d. Judecător aproximează daunele materiale la 850.000 lei — salariul pe cei 7 ani a mecanicului, plus 50.000 lei cheltueli ocazionate de judecată şi plus 140.000 lei daune,— dat fiindcă există incertitudine dacă în aceşti 7 ani mecanicul şef ar fi fost salariat tot cu aceeaşi sumă ce a avut-o în momentul debarcărei, fixează daunele materiale şi morale încercate de mecanicul şef la *400.0000 lei* plus *15.000* lei cheltueli de judecată.

Sentinţa a fost dată cu *drept de apel.*

Vom căuta să publicăm şi sentinţa acestei instanţe dat fiindcă şi jurisprudenţa ei va fi desigur tot atât de interesantă.

Problema viitoarei noastre eşiri la mare

(continuare din pag. 247)

Prin urmare o scădere de 55% din tonajul încărcăturei de mărfuri şi 31% din tonaj în primele 9 luni ale lui 1934.

Şi acest procent a crescut cu cât am înaintat spre finele acestui an. Prin urmare o scădere continuă a veniturilor C E.D.

Această instituţie este azi la una din răspântile cele mai grele ale existenţei ei şi odată cu ea, însăşi asigurarea eşirei noastre la mare.

De unde ar mai putea prin urmare susţine cheltueli noi cu deschiderea noului canal.

Iată că şi din punct de vedere financiar chestiunea rezolvărei problemeî prezintă foarte mari greutăţi.

Principalele puteri Europene nu mai au azi la gurile Dunărei interesele ce le aveau altă dată ca C.E.D. să poată spera că va fi sprijinită cu fermitate pentru procurarea fondurilor.

Din traficul dunărean, *Anglia* nu mai participă decât cu 15%, *Franţa* abia cu 0.50% iar *Italia* deşi cu 22% are tot interesul de a deplasa traficul Europei Centrale spre *Triest.*

Astfel stând situaţia, se pare că intervenţia statului în colaborare cu C. E. D., cu o mare societate sau societăţi române şi străine care ar finanţa lucrările recuperându-şi sumele în termen lung, este inevitabilă.

Chestiunea prin urmare trebue studiată şi sub acest aspect, atât de câtre Stat, pentru că în primul rând statul este cel mai interesat, cât şi de C.E.D.

Şi aceasta cât mai curând, cât nu e prea târziu.

Orice amânare ori pierdere de timp poate îngreuna şi mai mult condiţiunile şi aşa destul de grele azi.

Natura se răsbună pentru orce lucru nefăcut la timp, nefăcut complect sau nefăcut cum trebuie.

Odată stabilite prin prealabile studii care e braţul care îndeplineşte cele mai bune condiţiuni technice, odată studiate considerentele de ordin financiar, armonizarea acestora cu consideraţiunile de ordin strategic vor fi mai uşor de armonizat.

Dacă s'ar găsi că *Sft. Gheorghe* e cel mai bun braţ, că consideraţiunile technice se pot armoniza cu cele financiare şi strategice să se aleagă acesta.

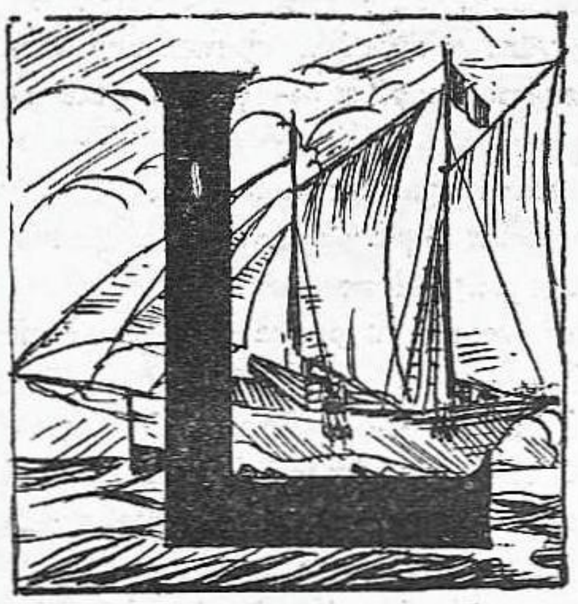
Dacă s'ar găsi că *Chilia* e cel ce răspunde condiţiunilor, să se aleagă Chilia.

Chestiunea e că C.E.D. să păşească cât mai curând la realizarea so uţiei definitive. Dacă în 1856 din consideraţiuni mai mult politice am trebuit să acceptăm soluţia aleasă de C.E.D. astăzi, în 1934, stăpâni absoluţi a întregei delte a Dunărei şi factor a unui sistem politic ascultat în Europa, trebue să ne impunem punctul nostru de vedere, pentru realizarea acestei vitale probleme pentru economia noastră naţională.

Şi acest punct de vedere nu poate fi decât *soluţionarea definitivă a eşirei la mare, odată pentru totdeauna, pe baza studiilor în prealabil făcute timp de 2—3 ani şi care vor desemna braţul cel mai apt.*

Mirth

Odiseia vaporului Bucureşti S. M. R. din anul 1914.



uni 10 Februarie 1914 am plecat cu vaporul „Bucureşti" (în călătoria No. 152) din Sulina, prin Constanţa, pentru Continent, încărcat cu porumb (3100 tone) aparţinând Casei Kohn.

Destinaţia vasului era necunoscută, adică — cum se zice în limbajul maritim-comercial — era încărcat la ordine. In calitate de comandant atât ştiam: voi merge la Gibraltar pentru a primi ordinul către ce port să mă dirijez, spre a descărca; iar pe *conosament* [1]) era specificată clauza, „că proprietarul mărfei avea dreptul să trimeată bastimentul într'un port — oricare — depe Continentul European, cu condiţiunea — expresă — ca acel port să aibă o adâncime mai mare — chiar cu mareea cea mai joasă — decât *pescajul* [2]) maxim al voporului *„Bucureşti"*.

După o călătorie de o lună cu multe peripeţii pe timp rău şi furtunos, prin baia Almeria (la adăpost) şi în Gibraltar (pentru ordine) — am ajuns la Bristol, în Anglia, în ziua de Luni 9 Martie ora, 20,30.

In 5 zile descărcarea s'a terminat şi am primit dispoziţia să plec — *în balast* [3]) pentru încărcare la Rotterdam, unde am sosit la 20 Martie, — după o traversare de 5 zile, în care interval de timp, am întâmpinat unul din cele mai grave evenimente ce pot surveni în meseria unui marinar, — când era să pierd vasul şi echipajul, pe cari le-am salvat — curat vorba românească — ca prin urechile acului.

Voi descrie numai unul din ultimele evenimente, cele mai grave, ale acestei călătorii.

Duminică dimineaţa, 5 Martie, la ora mareei înalte am părăsit dockul şi la ora 9.15 am eşit din canalul Bristol. Timpul, deşi se ameliorase puţin, se menţinea totuş rău. Vântul, cu rafale de forţa 5, 6 şi 7, juca între direcţiile Vest, Vest-Sud-Vest şi Sud-Vest, adică tocmai din prova, încotro era şi drumul meu. Vaporul tanga mult şi des.

Ora fiind 12, m'am coborât în salon la masă şi, cum eram obosit — 8 ore în picioare, — după dejun am aţipit pe canapea, aşa cum eram îmbrăcat — ca de vreme rea — gata la cel dintâi apel. Nu cred să fi dormit o jumătate de ceas şi m'am trezit enervat şi obosit, ca şi când fusesem la coasă, sau bătut bine, aşa mă durea tot corpul — în urma unui vis foarte curios şi caracteristic ce avusesem, (care vis nu-şi are locul într'o revistă, dar care va figura în cartea „10 ani pe mare").

Mărturisesc că acel vis m'a impresionat, mă neliniştea, cu atât mai mult cu cât în urmă cu şase ani mai avusesem în ajunul unei situaţiuni periculoase ce mi s'a întâmplat, un vis tot aşa de bizar, dar în alt gen.

Cu neliniştea înfiptă în creer, pentru a mă orienta şi documenta mai bine, m'am reîntors îndată pe comandă. Am inspectat drumul vasului la amândouă busolele; am observat cu atenţie cerul, marea, culoarea apei, orizontul, direcţia şi forţa vântului, coasta care se profila, ici şi colo, în ambele borduri. Nimic deosebit, şi nici un indiciu de ceva anormal. Dupe comandă am trecut în camera de hărţi unde, pe hartă, am recalculat drumul pe care îl urmam: era în regulă. Uitându-mă la barometru şi comparându-i înălţimea cu cele trecute în jurnalul de bord, din 4 în 4 ore, nici o diferenţă semnificativă; el oscila ca şi mai înainte dela 756 mm. la 757 mm. Concluzia firească, totală şi finală pe care am tras-o din inspecţie a fost: Până când barometrul se va pronunţa într'un fel — a vreme bună, ori mai rea — timpul se va menţine aşa cum este.

Şi, totuş, nesimţindu-mă liniştit, am revenit la hartă şi am inspectat amănunţit, cu lupa, toată regiunea coastei ce aveam de parcurs din golful de Bristol până în Sudul Angliei; am citit toate instrucţiunile nautice relative la acea zonă, şi am socotit după almanach şi hărţile respective, jocul, forţa şi direcţia curenţilor mareei. Or, nici acel examen nu m'a condus la vr'un început de îndrumare în legătură cu visul meu şi cu neliniştea ce simţeam. — Atunci mi-am zis: „Imi rămâne să mă păzesc tot de vechii şi obişnuiţii mei prieteni: vântul, valurile şi ceaţa". Dacă aceştia îşi vor

Comandantului cargobotului *„Bucureşti"* în 1914.

lua iar nasul la purtare, am în calea mea, şi destul de aproape, insula Lundy cu adăposturi suficiente şi bune, — pentru mai toate direcţiile vântului. Raţionamentul acesta, însă, nu mi-a restabilit echilibrul sufletesc şi, ca măsură de precauţiune, am rămas tot timpul pe comandă.

Seara, la ora 21,22, am fost travers cu insula Lundy. In acel moment un imbold interior mă îndemna să mă duc sub insulă la ancoraj. O luptă chinuitoare şi vijelioasă a început în mine. De o parte forţa misterioasă care mă împingea la adăpost; de cealaltă raţiunea şi conştlinţa se opuneau cu energie. Cea dintâi nu-mi da nici un argument plauzibil, în baza căruia să mă refugiez la insulă, cele din urmă mă torturau cu argumentele lor întemeiate. „Pentruce — ziceau ele — să intri la adăpost?... Vântul a scăzut la forţa 5;

---

[1]) *Conosament*=poliţa pe care Comandantul o liberează proprietarului în schimbul mărfei încărcat la bord.

[2]) *Pescaj*=adâncimea totală (maximă) în picioare engleze, decimetri, sau metri cât se cufundă în apă un vas complect încărcat.

[3]) *Balast*=cantitatea de apă, după mărimea vasului, care se pompează în fundul său când este deşert, în nişte tancuri special amenajate şi ermetic închise.

[4]) *Rafale*=izbiturile brusce şi neregulate ale vântului.

barometrul se menţine acelaş, viteza bastimentului a crescut peste 6 mile pe oră ; nici o ameninţare de nicăeri... Atunci ?... Şi cum ai să justifici faţă de Direcţiune şi de echipaj — cu care ai mai trecut prin alte situaţii grele — pierderea de timp şi pagubele ce ar decurge ducându-te la insulă ?... Printr'un simplu vis ! ?... Nu-ţi dai seama că asta miroase a frică ?... a ridicul ?"... Astfel, judecata a învins presimţirea — ca s'o numesc aşa — pentru care motiv mi-am urmat drumul înainte până la ora 22,05, când am *dublat* [5]) capul şi farul Hartland schimbând direcţia la S44°V.

Un gol misterios rămas încă în suflet, îmi ţinea nervii încordaţi, — fapt care m'a determinat iarăşi să rămân mai departe pe comandă lângă ofiţerul de quart.

La ora 24, noaptea, când primul ofiţer Petrescu Şerban — secundul vasului — a luat quartul, i-am dat ordin precis şi formal, să mă ţină la curent cu starea timpului şi a mării, să mă anunţe din vreme pentru orice nevoe a vasului şi navigaţiei ; iar la travers cu farul Trevose, dacă trecem la distanţă mai mică decât este trasat drumul pe hartă, să deschidă mai în afară (la larg) şi să mă prevină imediat ; în toate cazurile la ora 4 să mă scoale şi să-mi raporteze situaţia.

Drumul vaporului *Bucureşti,* dela Bristol până la locul cu bucluc.

Când am părăsit comanda datele atmosferice şi instrumentele erau aceleaşi, — viteza vasului creştea — deci eram îndreptăţit să sper, dacă nu o îmbunătăţire, măcar menţinerea aceleiaşi situaţii, care nu mai reclama prezenţa mea pe comandă.

Fiind obosit după 20 de ore de neodihnă — dela ora 4 dimineaţa — şi în acelaş timp îndreptăţit, chiar de Regulamentul serviciului la bord, să mă odihnesc cel puţin în decursul celor 4 ore cât secundul este de quart, — am intrat în cabină şi m'am culcat îmbrăcat. Neastâmpărul psichic ce mă sbuciuma, tot nu se domolise totuş, truda fizică l-a învins şi am adormit.

Ora 4 dimineaţa, Luni 16 Martie 1914 — zi memorabilă... Secundul Petrescu Şerban, conform ordinului, m'a trezit şi mi-a comunicat : „Afară este bine ; cerul s'a înseninat ; am trecut la 3 h. 45 m. travers de Trevose la 6 mile distanţă cât era pe hartă ; vântul s'a mai întărit puţin şi a trecut la Nord-Vest, perpendicular pe drumul nostru, din care cauză am venit 5 grade mai la dreapta — în afară — adică la Sud 49°V.". Veştile nu erau rele, nici deosebite ci, dinpotrivă, cele obişnuite în navigaţie pe timp rău. In gând, mi-am făcut repede socoteala că pot să mai dorm 2 ceasuri până la ziuă, deoarece s'a trecut de far (punct de reper) la distanţa fixată ; deşi vântul s'a mai întărit puţin şi a schimbat de direcţie totuşi, cele 5 grade cât s'a mai venit la dreapta sunt suficiente ca să-i anihileze efectele de derivă pentru 2 ore cât am să mai dorm. Eram gata să chem timonierul de serviciu, pentru a-i transmite ordinele ofiţerului de quart.

Subit, acelaş voce ascunsă în mine, mi-a poruncit imperios : „Du-te afară... du-te afară"... Aproape inconştient am sărit ca o minge, şi am ţâşnit din cabină. Somnul îmi pierise ca printr'o minune... Pe comandă o rafală de vânt a răbufnit în mantaua mea — pe care în grabă n'o încheiasem complect — şi era gata să m'arunce jos.

— Vino la dreapta (tribord), am strigat timonierului.

— Domnule Comandant, am ordonat şi eu 5° la dreapta, şi tocmai voiam să vă previn, a răspuns ofiţerul de quart.

— Nu 5°, domnule, ci 90° până venim cu prova în vânt. Pune cârma banda (toată) la dreapta.

Pe comandă era de serviciu oficerul al II-lea Căpitanul Stamate Constantin şi cu asistentul de ofiţer Alexandrescu Ştefan. Vântul nu era numai puţin întărit — cum mi-se anunţase cu câteva minute mai înainte — ci tempestă în toată puterea cuvântului.

15 minute am observat busola să văd efectul ordinului dat. Vaporul cu toată cârma la dreapta, nu numai că nu asculta de cârmă, dar fugea la stânga spre ţărm, în sens contrariu cârmei.

Mi-am dat socoteală, atunci, că vasul — cum se zice marinăreşte — este căzut în capă seacă, adică între valuri ; — că efectul cârmei spre dreapta este nul ; că jocul de 30° grade, spre stânga şi dreapta, se datoreşte presiunei vântului şi valurilor când pe prova, când pe pupa, după poziţia în care se găseşte vaporul între valuri ; — că balansul se transformase în ruliu şi tangaj — în acelaş timp, — ceia ce micşora şi mai mult efectul helicei asupra cârmei.

Deriva [6]) la stânga era mare din cauza vântului şi valurilor. Fluxul începuse şi, în curând, avea s'ajungă la maximum, — încă o forţă în plus care mă împingea către mal. *Relevmentele* [7]) la farul Trevose îmi indicau fără greş şi sigur acest fapt. Prin urmare nu mai puteam avea nici o îndoială că voi fi aruncat la coastă dacă voi continua aşa înainte. Se impunea dar, în mod absolut, să caut o soluţie ca să es din situaţia în care căzusem.

Regiunea în care mă găseam, un adăpost sigur, abordabil noaptea şi pe orice timp, nu-mi oferea decât insula Lundy. Ca s'ajung acolo trebuia să parcurg o distanţă mai mare decât cea pe care o mai aveam până la Sudul Angliei, unde puteam să scap la larg. In plus, pentru a merge la Lundy, trebuia să întorc înapoi şi să iau direcţia contrară, spre NE. *Rondoul* [8]) nu se putea face decât prin stânga, — adică sub vânt şi valuri — şi spre coastă.

Această manevră nu era de încercat. Vântul şi valurile — ajutate de curentul fluxului — erau atât de puternice şi violente că, prin rondou şi în timpul duratei lui, aş fi fost deplasat cu cel puţin *2 mile* [9]) mai spre uscat. Odată întors, dacă reuşeam, bastimentul ar fi căzut în aceleaşi condiţiuni de capă seacă cu direcţia spre NE, şi cu vântul şi valurile travers din babord ; aruncarea la coastă era tot inevitabilă, dar mai curând.

Singura manevră posibilă — şi care mă tenta — ar fi fost să mă duc direct la coastă, la un adăpost oarecare, cu vântul şi valurile din pupa, sau aproape din pupa. Dar coasta era periculoasă şi absolut inospitalieră : fund şi maluri stâncoase, fără plaje de nisip şi fără nici un golf sau insule, în care, şi după care, m'aş fi

---

[5]) *A dubla un cap, un far*=a-l ocoli (Se zice : a-l dubla, pentrucă relevezi acel punc (cap şi far) de 2 ori : odată pe drumul cu care ai sosit până la el şi a 2-a oară pe drumul cel nou pe care l-ai luat când ai fost travers (perpendicular) cu farul.

[6]) *Derivă*=Abaterea din drumul pe care îl urmezi, către stânga sau dreapta, din cauza vântului, a valurilor şi a fluxului.

[7]) *Relevment*=Unghiul format de direcţia drumului vaporului cu direcţia unui far. Acest unghiu se măsoară cu un instrument (alidadă) aşezat pe busolă.

[8]) *Rondou*=Intoarcerea unui vass, în direcţia contrară celei urmate mai înainte.

[9]) *Mila marină*=1851,852 metri.

putut adăposti; deci, nu-mi rămânea decât posibilitatea să caut un port, în apropiere, pe care să-l pot atinge, ca să mă refugiez.

Două porturi aveam la îndemână: *Newquai,* în dreptul căruia aproape mă aflam, şi *St. Jves* mai la Sud. Ambele aceste porturi erau utilate pentru vase cu tonaj şi pescaj mai mici decât ale Bucureşti-ului. Totuşi, pentru vaporul nostru, care era descărcat — şi la nevoe dându-i apa afară din tancuri — aş fi găsit o adâncime suficientă ca să ancorez chiar cu maree joasă. O maree înaltă nu mai aveam răgaz s'aştept; şi, în situaţia presantă în care eram, chiar o eşuare într'un port, era mai de preferat decât o aruncare la coastă într'un loc aiurea şi la voia întâmplărei.

La St .Jves, nu mă puteam gândi, căci după toate socotelele atingeam uscatul înainte de a intra în port. — Rămânea Newquai ca cel mai indicat.

Noaptea era întunecoasă. Coasta complect acoperită în partea aceia, aşa că nu se vedea nimic. Newquai n'avea far pentru larg, ci faruri minuscule pentru intrare în port cari nu se zăreau. In camera de hărţi nici o hartă de detaliu a acelor împrejurimi, după care să mă pot ghida cu sonda, — cu un vas pe care nu-l mai puteam stăpâni cum voiam, şi care nu ştiam dacă cu pupa în val, deşert cum era, ar fi guvernat, sau ar fi căzut iar între valuri. Prin urmare, cu toată situaţia inextricabilă în care mă găseam, a trebuit — îndurerat — să renunţ şi la Newquai.

Cu capul în flăcări, într'un moment, mi-a venit ideia să pompez apă în magazia No. 5 — s'o umplu — ca să afund pupa şi prin asta să măresc suprafaţa cârmei în apă şi efectul helicei pe cârmă. Ruliul era aşa de mare, (peste 35⁰) că mi-a fost teamă să nu răstorn vasul, înainte d'a fi reuşit să umplu magazia.

Toate aceste calcule şi circumstanţe nenorocite s'au filtrat prin creerul meu în acele 15 minute cât am stat rezemat de busolă, privind la acele magnetice cari refuzau să mă mai asculte... Astfel zarul fusese aruncat şi soarta hotărâtă: voi fi aruncat la coastă de către furtună şi într'un loc pe care nu-l puteam prevedea precis. Ce era de făcut? Trebuia să pregătesc sufleteşte echipajul şi pe mine pentru o luptă pe viaţă şi pe moarte.

Ş'atunci, — ora 4.15, înfrigurat am poruncit să vie imediat secundul Petrescu Şerban. Câte trei, secundul, Căpitanul Stamate şi eu, am intrat în camera hărţilor, închizând uşa, lăsând pe comandă pe asistentul Alexandrescu.

— Domnilor, le-am zis în mod grav, — comprimând în mine emoţia şi amărăciunea ce simţeam — vaporul este căzut între valuri, numai ascultă de cârmă, nu-l pot readuce cu prova în val pentru a ţine la *capă* [10]) şi a ne depărta încet de mal. Deci suntem condamnaţi de a fi asvârliţi la uscat de furtună, valuri şi maree. Nu mă îndoesc că vă daţi seamă de gravitatea situaţiei; de aceia v'am chemat ca să facem un consiliu şi să luăm o hotărâre, cât mai urgent, căci timp nu este de pierdut. Tot ce vom discuta se va consemna într'un proces-verbal. Trecând la hartă le-am dat toate explicaţiile asupra coastei, a porturilor apropiate şi asupra curenţilor fluxului. Le-am expus, lămurit toate gândurile cari mă frământaseră relativ la manevrele de încercat şi concluziunile negative la cari ajunsesem.

Amândoi ofiţerii au convenit că la un adăpost, la Lundy şi la St. Jves, nu ne mai putem gândi; că a încerca să mergem noaptea la Newquai, sau direct la coastă, fără un punct de reper, fără o hartă detaliată, şi cu un vas de a cărei guvernare nu suntem siguri, — este foarte periculos; că a pune apă în magazia No. 5 este tot atât de riscant ;— că, după relevmentele farului Trevose, nu vom ajunge la coastă înainte de ora 6, când se luminează de ziuă şi vom putea, măcar, vedea şi studia terenul pe care vom avea să dăm lupta.

In consecinţă, toţi trei, de comun şi complect acord, am decis să aşteptăm ivirea zorilor; iar până atunci să continuăm sforţările d'a pune vaporul cu prova la vânt şi val, de a face toate pregătirele pentru a întâmpina, cum se cuvine, evenimentele dureroase ce ne aşteptau.

Imediat am dat următorul ordin:

1. Să se deştepte tot echipajul: ofiţerii şi oamenii de punte şi maşină.

2. Secundul să le comunice pe scurt starea în care ne găsim, ordinul de faţă şi în numele meu să le spue că le cer, în mod absolut, eforturi supraomeneşti, nici o şovăire şi orice sacrificiu, pentru a putea salva bastimentul şi cu el pe noi toţi.

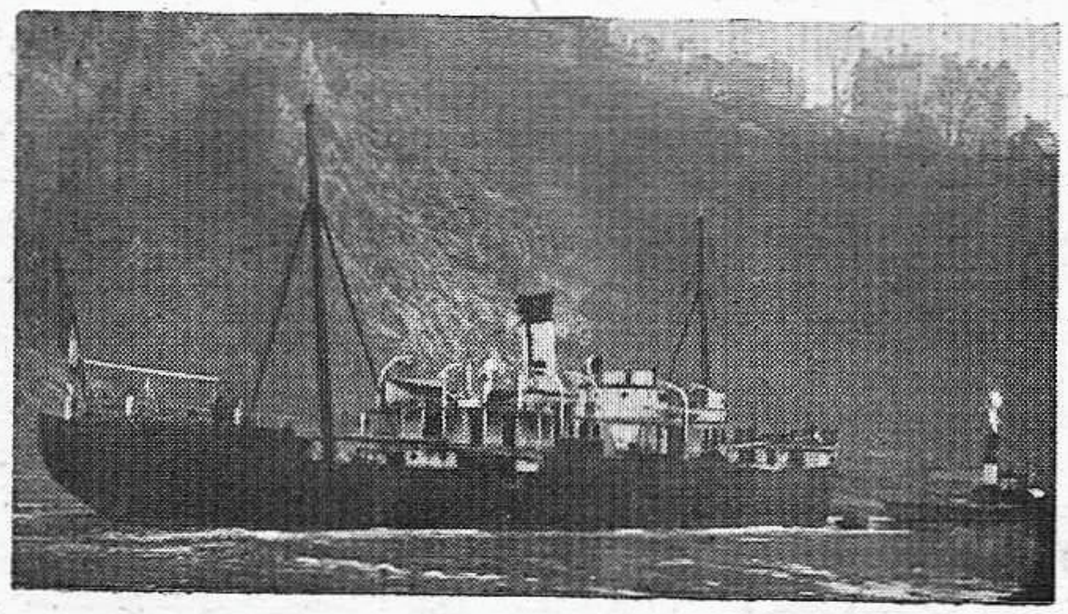
3. Oamenii vor fi împărţiţi în 2 grupe: una pentru prova şi alta pentru pupa.

4. Tot secundul, împreună cu şeful de echipaj şi grupul din prova, vor prepara toate sondele; vor pregăti ancorele; vor pune toate centurele de salvare la îndemâna fiecăruia.

5. Oficerul al II-lea Stamate va rămâne la dispoziţia mea pe comandă.

6. Oficerul al III-lea Virgiliu cu grupul din prova va pregăti sonde pentru pupa, colacii de salvare şi bărcile cu toate armamentele, pentru a putea fi coborîte la apă, în extremis.

7. Asistentul Alexandrescu va combina în camera de hărţi, după codul de semnale, un semnal de pericol şi ajutor pentru mare distanţă, pe care îl va ridica la catargul din prova, îndată ce se va crăpa de ziuă.



Cargobotul S. M. R. *„Bucureşti".*

Când am eşit pe comandă — ora 4,30 — cerul se acoperise spre N.V. cu nori negri şi mari, prevestitori de *grenuri* cu ploae şi rafale de vânt şi mai puternice. Domnea peste noi un întuneric adânc, — de nepătruns. Marea mugea. Vântul urla înfiorător printre catarge şi frânghii. Bucureşti-ul tanga şi rula scârţâind.

Singur farul Trevose, care trecea repede spre pupa, ne arunca din când în când, o geană de lumină, ca o rază de speranţă, în chaosul elementelor naturei înfuriate. Clipele, în aşteptarea zilei şi evenimentelor, mi-se păreau secole...

In sfârşit, la 5 h. 45 m., a început să se lumineze şi pământul să se deseneze difuz la babord. Am ordonat ridicarea semnalului de pericol şi ajutor, dar a fost sfâşiat şi rupt de vânt, deşi frânghia era nouă. Un al doilea semnal a avut aceiaşi soartă.

Ne mai având alte mijloace de a cere ajutor — telegrafie fără fir

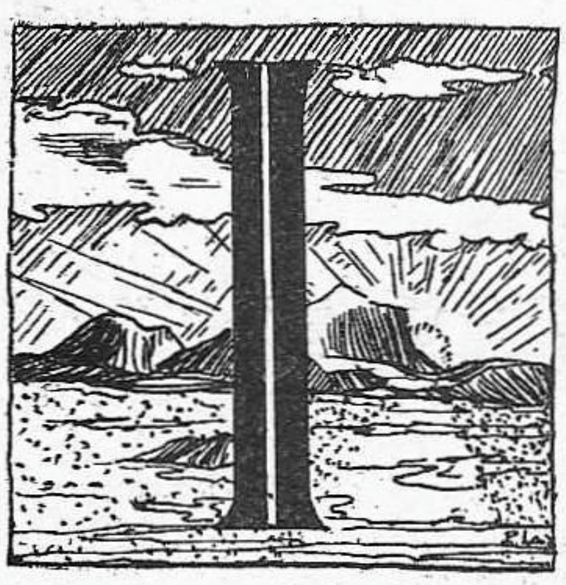
---

[10]) *Capă*=Direcţia şi poziţia cea mai bună, pe care trebue s'o dai unui vas pe timp de furtună, pentru ca el să sufere cât mai puţin posibil. Comandantul trebue să cunoască bine calităţile şi defectele vasului, pentru a-i putea da capa cea mai convenabilă. Pentru un vapor sunt 3 feluri de cape: *Capa seacă:* Cu vântul şi valurile dintr'o parte (babord sau tribord) cu maşina stopată sau cu viteza micşorată. *Capa* cu vântul şi valurile din prova sau aproape din prova, cu viteza care convine vaporului. *Capa* cu vântul şi valurile din pupa, sau aproape de pupa.

O întâmplare puţin obicinuită,— şi un răspuns la fel...

sau

Isprava unei nopţi cu lună...



n marina unei ţări, — care nu trebue numai decât să se creadă că era chiar a noastră,— s'a petrecut, acum vreo 30 de ani încheiaţi, un lucru care fără 'ndoială s'a petrecut şi se petrece în toate ţările unde viaţa socială e mai puţin vesel. Să-l povestim,— şi după aceea să facem şi reflexii asupra lui, dacă va fi nevoie.

Marina ţării despre care vorbim mai sus, semănând în aceasta cu marina din ori ce altă parte a globului, avea, printre ofiţerii săi de toate categoriile, şi ofiţeri mecanici.

Elemente valoroase şi destoinice, aceşi ofiţeri mecanici, — cari prin destinaţia lor firească aveau prea puţin timp pentru scris pe hârtie, — îşi făceau datoria cu zel şi devotament, şi marina mergea aşa cum a mers şi va merge totdeauna ,adică destul de bine faţă de mijloacele cari i se pun la dispoziţie.

Şi cum ofiţerii din marină, chiar când sunt mecanici, sunt şi ei oameni şi au şi ei inimă, unii se însuraseră după cum cere legea, adică prezintându-se şi la un „oficier" de uscat, — al stării civile, —) iar alţii, îşi întemeiaseră şi ei câte un cămin, fără prezentarea solemnă în faţa „oficierului" de stare civilă.

Şi, menajurile, legitime, caşi cele nelegitime, îşi duceau zilele, aşa cum le fuseseră ele de la început scrise în misterioasa carte a destinului.

Să fi devenit oare aşa de mare numărul „nelegitimelor", încât ajunseseră să primejduiască sacro-sancta instituţie a căsniciei?... Să fi fost vreun protest al fetelor bătrâne şi rămase necăpătuite?... Ori vreo fantezie a domnului „oficier" de stare civilă?...

Istoria nu precizează ce anume s'a întâmplat şi ce a fost cauza a ceeace se va vedea mai jos.

Fapt este însă, că într'o zi a venit un ordin, — semnat personal de Ministrul Armatei şi contra semnat de Amiralul Comandant al Marinei, — să se legitimeze toate gospodăriile nelegitime.

Şi, pe deoparte, fiindcă banul nu numai că nu garantează fericirea casnică. dar e şi ochiul dracului, iar pe de altă parte fiindcă trebuia „legitimare cu orice preţ", nu li s'a mai cerut „nelegitimelor" dota reglementară. Să se legitimeze, şi-atâta tot !

Trebuia deci ca ofiţerul să facă raport, cerând pur şi simplu aprobarea de căsătorie cu aceea pe care „absolut" liber „de bună voie" şi „silit numai de nevoe şi de împrejurări", şi-o alesese ca tovarăşe de viaţă.

Multă emoţie, — şi fără 'ndoială şi mai multă vorbărie, în interiorul căminurilor „nelegitime" — trebuie să fi pricinuit un asemenea ordin, pe care mulţi ofiţeri, din multe ţări, şi din toate armele, îl tot aşteaptă de atunci, ei şi „nelegitimele" lor, în zadar.

Dintre emoţionaţi, cel mai profund emoţionat de această dispoziţie a fost căpitanul mecanic X..., de pe vasul Z...

Turburarea lui sufletească năştea din pricini pe cari psihanalistul Freud le-ar găsi foarte complicate, însă cari, în ultimă „psihanaliză", erau foarte simple.

Căpitanul X, în maturitatea tinereţii sale, iubise foarte sincer, pe o vrâstnică şi brună grecoaică, — să-i zicem Caliopy, — cu care, în cele mai sincere intenţiuni, întemeiase un cămin. O ducea omul aşa, de ani de zile, neavând de suferit nici mai mult nici mai puţin decât alţii cari făcuseră tot ca el.

Ajuns însă la tinereţea maturităţii sale, căpitanul X iubea acum, tot foarte sincer, pe o tânără şi blondă nemţoaică, — să-i zicem Elfrida, — cu care, tot în cele mai sincere intenţiuni, visa să-şi întemeeze un cămin, crezând că va avea de suferit mai puţin decât alţii cari voiau să facă tot ca el...

Dacă ar fi fost familiar cu poeţii francezi, căpitanul — dornic să-şi fixeze starea de inimă din momentul când sosise ordinul de „legitimare" semnat de Ministru şi de Amiral, — ar fi scris, în jurnalul său „intim", — nu şi în cel de bord : — „Ah ! Entre les deux, mon coeur balance !"...

---

nu aveam atunci la bord — s'au început semnale de alarmă şi pericol cu fluerul vaporului. Coasta se lămurea din ce în ce mai bine. La babord, foarte aproape de prova, se vedea un cap şi în faţa lui două insule — stânci pietroase, mari ascuţite ca două căpăţâni de zahăr.

Luând relevmentele acestor stânci am constatat că pe cea dintâi o voi trece, dar de cea d'a doua mă voi izbi cu violenţă. Un fior mi-a contractat inima... Vasăzică, acesta este locul pe care Cel nepătruns ni l-a destinat ? !.. Aceasta este stânca de care o să ne strivim cu bastiment cu tot !... Doamne !... Ingăduieşte-mi atât măcar să încerc s'o evit şi să lupt până la ultima suflare...

Aveam la bord — în total — 33 de oameni, din cari 4 erau jos la maşină de serviciu ; restul în 2 grupe, se găseau, primul grup pe *teugă* [11]) la prova, al doilea pe puntea a 2-a între comandă şi coşul maşinei, — lucrau toţi de zor la pregătirele ordonate.

Când au zărit stâncile de cari, forţamente, urma să ne lovim, le-au privit o clipă şi, lăsând lucrul, s'au întors toţi cu faţa spre mine. Cincizeci şi opt de ochi mă priveau fix cum stam înţepenit pe comandă, cu mâna încleştată pe mânerul telegrafului maşinei. Momentul era decisiv, penibil, dar şi solemn...

M'am cutremurat, ca scuturat de friguri... Un fluer scurt şi ascuţit... (Comandantul şi toţi ofiţerii trebue să aibă un fluer ca gardiştii). Şi comenzile au urmat sacadat, cu voce tare :

— Oficerul Manole să treacă la cârmă.. Gata de sondat... Gata de ancorat... La telegraf : maşina încet...

— Manole ! vino încet la babord şi pune prova drept în mijlocul spaţiului dintre cele două stânci.

— Şerbane ! Când prova va veni drept în mijlocul stâncilor, începeţi sondajele. Maşina : Stop.

Examinând, fugitiv, spaţiul în care aveam să înving, sau să cedez, am remarcat în dosul celor 2 căpăţâni de piatră o altă pusderie de stânci de toate formele şi mărimele ; unele la suprafaţa apei, altele sub apă, ale căror creste se zăreau în golul valurilor enorme. Printre acea masă de stânci se vedea o fâşie de apă liberă, care se prelungea şi se perdea până la coasta înaltă, stâncoasă şi abruptă.

(Va urma)

---

11) *Teuga*, puntea ridicată dela prova, deasupra postului echipajului.

Lupta sa lăuntrică a durat mult...

Dar într'o zi venind acasă şi găsind pe oacheşa Caliopy tocmai când îi striga servitoarei să frigă bine cotletul, cum îi place domnului căpitan, ofiţerul fu adânc mişcat de grija maternelă ce vedea că i se poartă, şi-şi zise, vorbind cu sine însuşi :

— Trebue să fiu rezonabil, şi drept şi cu ea ! Săraca de ea !...

Şi trecând în camera de alături, în timp ce Coana Caliopy tăia castraveţii verzi pentru salată şi punea sticla cu vin la răcitoare, Căpitanul scrise şi semnă raportul pentru aprobarea căsătoriei sale cu devotata şi gospodina Caliopy, raport pe care îl şi expedie, imediat.

„Alea jacta est !" ar fi zis el, dacă ar fi ştiut latineşte, şi trecu la masă, mâncând cu conştiinţa uşoară şi mulţumit că şi-a făcut o datorie sufletească de om cinstit.

Dormì puţin după masă, se sculă şi-şi puse ordine în nişte hârtii, se uită pe ziar fumând şi, seara, ieşi în oraş.

O partidă de table în cafeneaua cea mare a portului, alături de nişte prieteni pe cari, cu o şansă specială în acea seară, îi făcu marţ în câteva rânduri ; apoi, la restaurantul vecin, o gustare, cu aceiaşi prieteni, gustare care fu pentru negustor o ocazie să le prezinte câteva feluri de vin din butoaiele de curând sosite, vin „tot de clasa I-a, cum nu se mai află"...

Şi târziu de tot, către miezul nopţii, — care îl apucă în aceeaş stare sufletească a cuiva care şi-a făcut o datorie de om cinstit, — ofiţerul nostru porni spre casă.

Dar, pe malul luminat de lună al Dunării cu valuri de argint, în drum, spre casă, furat de dulcea melancolie a nopţii pline de stele, el văzu, pe trotoarul pe lângă care trecea, în curtea plină de flori îmbătătoare, casa ei, casa blondei şi tinerei Elfrida, şi se opri, adânc mişcat...

Linişte, linişte adâncă ; în noaptea senină şi caldă, luna, încremenită la mijloc de cer, vărsà valuri de lumină peste casa unde ea dormea, gingaşe şi nevinovată...

Dacă ar fi cunoscut opera „Faust", ofiţerul nostru, cu ochii în lacrimi, s'ar fi descoperit şi ar fi murmurat : „Salut, demeure chaste et pure"...

Dar cum încă nu fusese la „Faust", şi cum mai ales, dintr'o curte vecină, începuse să-l latre un dulău care voia să se repeadă la el, ofiţerul o porni direct spre cofetărie, unde ţinea deschis până târziu, ceru o cafea şi-şi zise, vorbind cu sine însuşi :

—Trebue să fiu rezonabil, şi drept şi cu mine ! Săracu' de mine!

Hârtie şi toc !... O ţigară aprinsă, şi condeiul merge repede-repede pe coala care se'ncheie jos cu... „să binevoiţi a aproba căsătoria mea cu d-ra Elfrida"... Plicul fu lipit, şi iată şi adresa.

Omul iese, şi, cu conştiinţa că şi-a făcut o datorie sufletească. de om cinstit, vâră plicul în cutia de scrisori peste care cădea dulce, ploaia de argint a razelor lunei...

La două săptămâni în urmă, în cabinetul Amiralului, căpitanul X, chemat din ordin, stă solemn, în ţinută, încins, cu ochii la Amiral, care cu o mână îşi mângâie o mustaţă şi cu altă mână, cu degetul întins, parcă ar căuta să alăture şi să compare iscălitura din două hârtii puse una lângă alta, pe biurou, în faţa ochilor săi nedumeriţi...

Amiralul îl priveşte în fine, întrebându-l rar :

—Eşti... eşti căpitanul-mecanic X ?

Ofiţerul se înclină, afirmativ.

—Creştin ? întreabă Amiralul, după o vizibilă şovăire, şi cu ochii la el.

— Creştin, domnule Amiral !...

— Nu... musulman ?... întreabă iar Amiralul.

— Creştin, creştin ortodox domnule Amiral, zice mirat că poate fi luat drept musulman. Tata are şi un frate care e popă la Ghimpău, în Vlaşca !... Creştin, neam de neamul meu !...

Amiralul îl priveşte iar, şi stă pe gânduri.

—Iscălitura d'aici, i-a dumitale?

Şi îi arată o hârtie.

Căpitanul face un pas, strâmbează gâtul să vadă bine, şi răspunde, simplu, însă cu un fel de presimţire de catastrofă :

— A mea, Domnule Amiral !...

— Dar asta, d'aici ?

Ofiţerul are o subită fulgerare de aducere-aminte... A priceput... Noaptea cu lună !... Ar rupe-o la fugă, sau ar voi să i se deschidă podeaua sub picioare, să-l înghită, acolo, pe loc...

Înţelege că o să fie „ceva grozav"...

Dar, cu o sforţare, regăsindu-şi vocea :

— Tot a mea, Domnule Amiral !....

Amiralul se scoală atunci în picioare, privindu-l pe ofiţer ca pe un animal de o speţă extrem de rară.

— Ascultă, domnule ! Sunt om bătrân, dar aşa ceva n'am mai pomenit !

Căpitanul tace, simţind că e gata să se sufoce acolo, pe loc...

— Văd că vrei să te însori cu două !... N'ai cerut aşa ?... Nu e scris aşa, aici ?...

— Aşa e scris, Domnule Amiral !

— Apoi asta nu se poate ! Ei, drăcia dracului!

— Nu se poate, domnule Amiral !Aşa e !

Şi în acest naufragiu, la capătul căruia întrevede pieirea inevitabilă, ofiţerul se sileşte să se agaţe de o scândură imaginară, scoasă de întâmplare...

— Apoi pe care din amândouă vrei s'o iei ?

Calm, nemişcat, însă cu fruntea plină de sudoare, ofiţerul răspunde, fără să clipească :

—Pe care ordonaţi d-voastră, Domnule Amiral !

Căpitanul, — care mai târziu a povestit singur această întâmplare, — pretinde că la auzul unui asemenea răspuns, Amiralul şi-a scos batista... Nu se ştie dacă avea guturai, sau dacă a voit doar să nu fie văzut râzând...

(Hohotele s'au auzit numai după ce căpitanul ieşise)

Ordin, „pe care s'o ia" însă, nu i-a trimis... A lăsat la aprecierea lui !

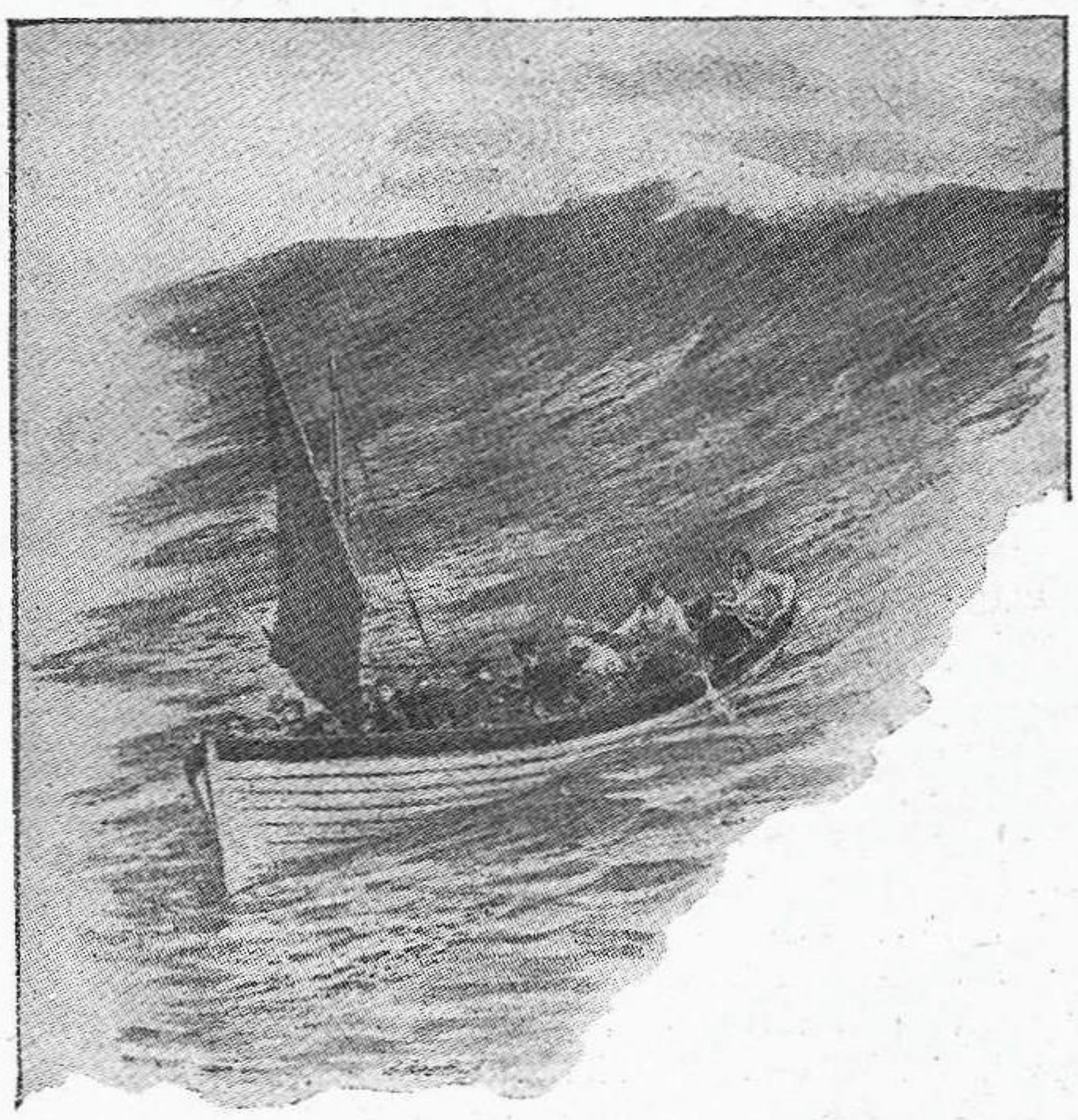
M. N.

DRAMELE MĂRII (11)

ODISEA LUI BLIGH

Trei mii de mile cu barca.

Cu toate că se aflau într'o îmbarcaţie fără punte, aproape lipsiţi de alimente în mijlocul Pacificului, la o distanţă enormă de orice



Intr'o barcă fără punte, în mijlocul Pacificului...

ţărm ospitalier, ei nu pierdură nădejdea, iar Bligh le da exemplul unei voinţi nestrămutate, conducând şalupa, urmându-şi observaţiile şi luând note.

Prima grije a lui Bligh fu să-şi cerceteze proviziile: 75 kgr. pâine, 16 şunci, 6 litri de rom, 6 sticle de vin şi 28 galoane (140 litri) apă. Fiind aproape de insula Tofoo, hotărîră să ateriseze spre a spori provizia cu fructe de pâine şi apă.

Ajunseră spre seară la un mal stâncos şi sterp fără loc de ancoraj şi aşteptară până la ziuă. Sperau să capete dela băştinaşi ceva nuci de cocos şi fructe de pâine. Aceştia însă, văzând că au de-aface cu albi nearmaţi, începură a grămădi pietre pentru atac. Primiţi duşmănos, englezii se hotărîră să se retragă spre bărci. Reuşiră cu greutate să se îmbarce, afară de unul Norton, care rămase la uscat să împingă pupa bărcii. La un semnal, băştinaşii începură să asvârle cu pietre şi uciseră pe bietul Norton, apucară saule şi începură să tragă barca mai spre uscat. Ar fi reuşit, dacă Bligh n'ar fi tăiat-o cu cuţitul. Abia reuşiră să reie largul, mulţi din ei răniţi de pietre. Câteva luntrii se luară după ei şi nu scăpară de urmărire decât aruncând în apă parte din îmbrăcăminte. Cu sosirea nopţei încetă şi urmărirea.

Singura lor speranţă era insula *Timor*, la 3600 de mile depărtare, pe vremea aceia celelalte neprezentând destulă siguranţă.

Provizia fu raţionată la 25 gr. de pâine şi un degetar de apă.

La 2 Mai, erau în plină mare, împărţiţi pe carturi. Dimineaţa începu o furtună care le primejdui şi viaţă şi proviziile. Bligh împărţi câte o linguriţă de rom.

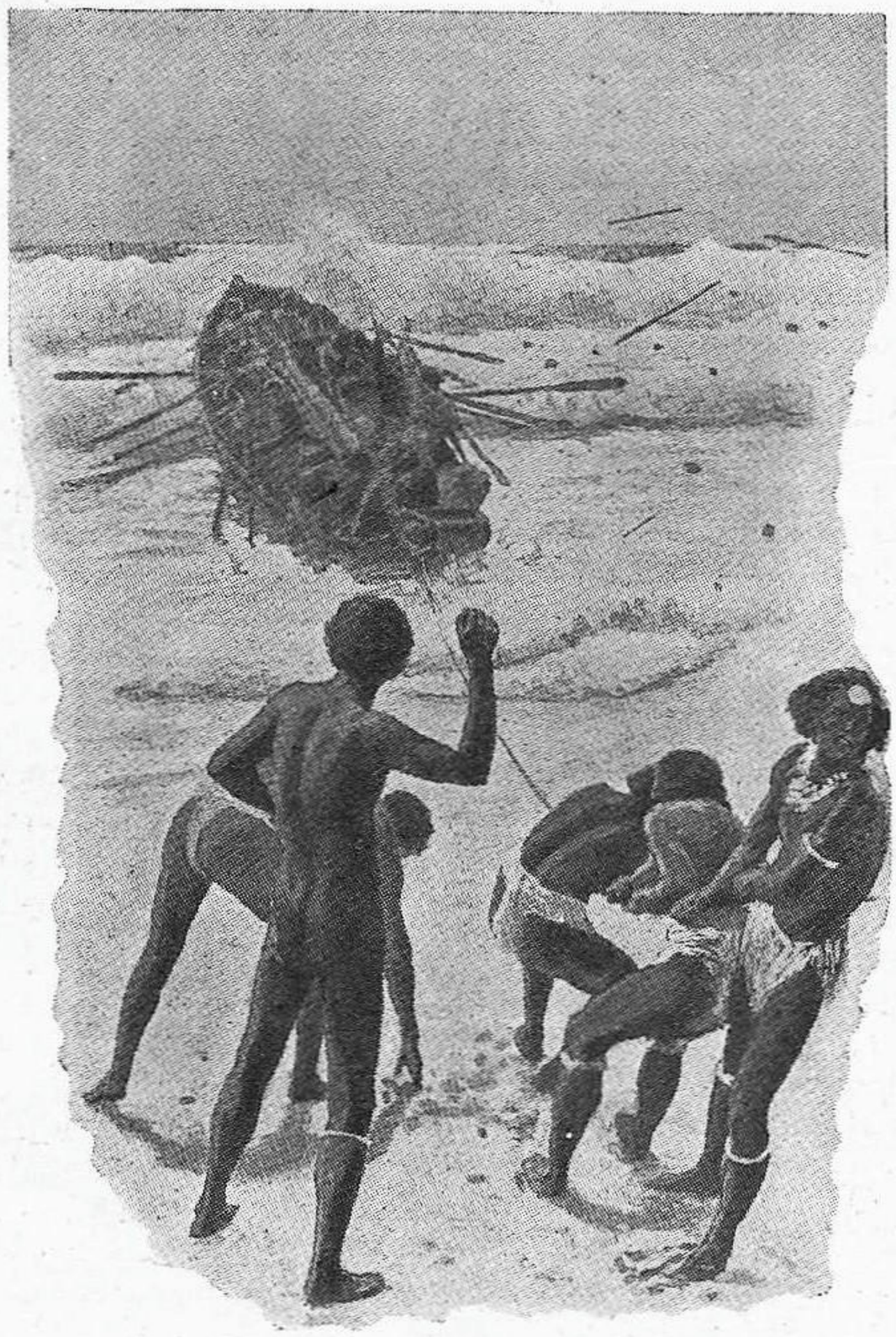
La 4 Mai toţi erau istoviţi şi nu se hrăneau decât cu nuci de cocos. In dimineaţa de 5, furtuna mai căzu şi barca trecu printre insule, dar primirea dela Tofoo îi hotărîră să le ocolească. Parte din pâine mucezise, iar alta nu aveau.

La 6 Mai, navigau încă şi spre bucuria lor prinseră un peşte, pe care-l scăpară când fu să-l urce la bord. Toţi erau extenuaţi. La 7, trecură pe lângă două insuliţe de unde nişte luntri se luară după ei, — dar scăpară. O ploae de Mai le potoli setea şi le spori provizia de apă dulce.

La 8 Mai, porţia se mai reduse încă. In ultimile nouă zile urmă vreme rea şi ploae.

La 21 ale aceleiaşi luni fură acoperiţi de ploae şi apă sărată. Sufereau de frig şi toţi tremurau la gândul că se va înopta. Suferinţele din noapte aceia întreceau pe toate celelalte. Marea trecu peste ei, gata să îi arunce afară.

„Abea la 24, pentru întâia oară furăm încălziţi de soare şi se mai uscară hainele pe noi. La 25 Mai pescăruşii sburau atât de aproape de noi, încât puturăm prin unul cu mâna. Fu împărţit în 18 bucăţi şi daţi ca în jocurile de copii: *„Cui se cuvine?"* când un jucător stă cu spatele şi răspunde ori de câte or e întrebat. A doua zi prinseră doi pelicani mari cât gâştele. Soarele ardea acum prea tare, dar păsările şi alte semne ne arătau că nu ne aflăm prea departe de uscat, ceeace ne mai însufleţi. La 28 apărură bariere de



Incepură să asvârle cu pietre.

stânci de pe coasta de răsărit a Nouei Olande, Australia de azi. Greutatea era să găsim intrarea. O descoperirăm şi cum trecurăm de curenţi, ajunserăm în apă calmă. Tot trecutul fu uitat. Coasta era nisipoasă, plină de scoici şi cu isvoare de apă. Aprinserăm focul cu o lupă. La flăcările lui ne încălzirăm toţi şi mai fripserăm scoici carne şi pâine. La 29 fiind aniversarea restaurărei

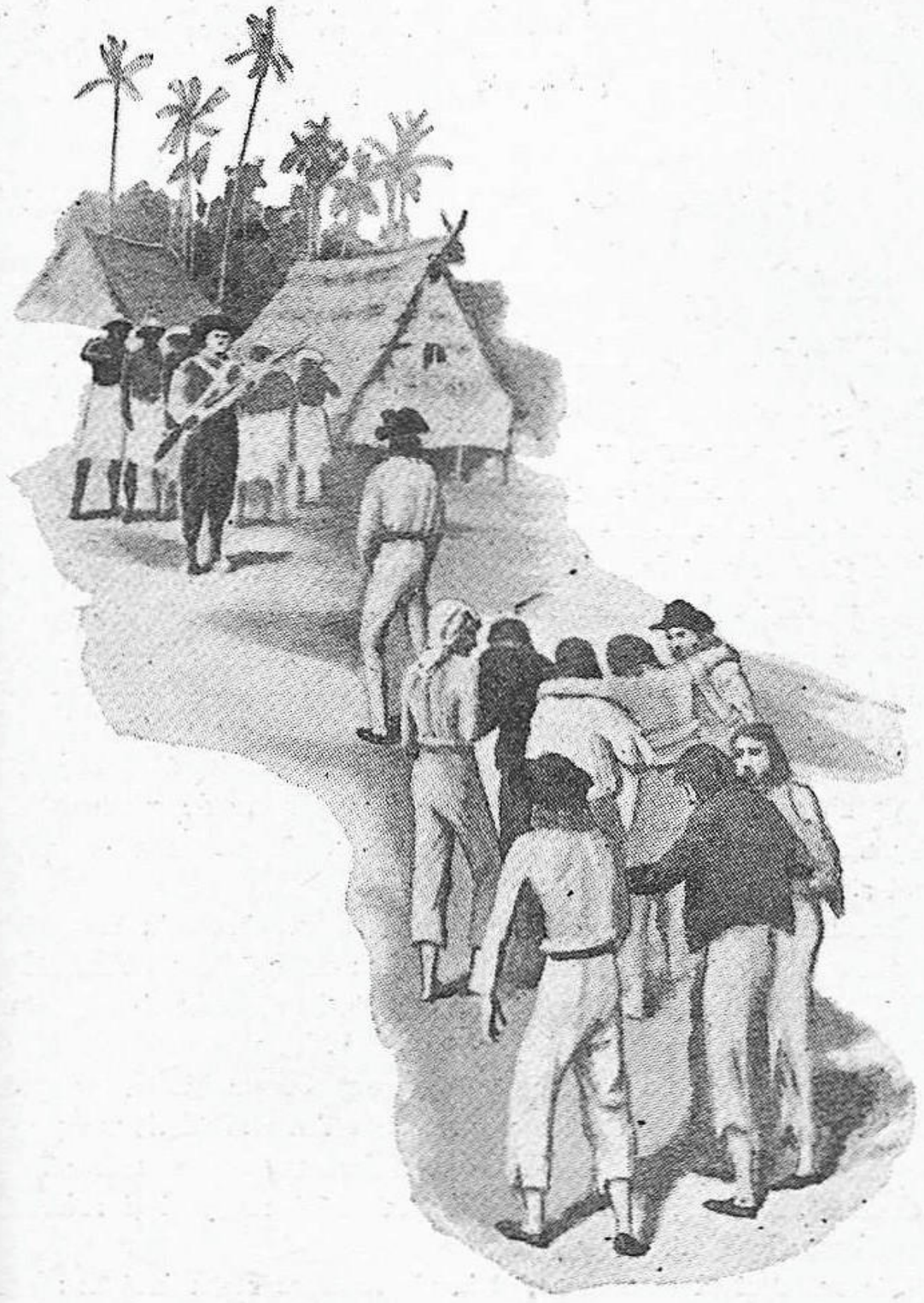
lui Carol II, insula a fost botezată „insula *Restauraţiei*" nume care ni se potrivea şi nouă.

Bligh observă înviorarea tuturor datorită scoicilor şi plantelor. Curios însă, ieşi la iveală un început de revoltă.

„Unii îmi reproşau pe un ton foarte obrasnic că ei sunt tot atât de capabili ca şi mine. Nu ştiam unde vom ajunge şi le-am tăiat pe loc pofta de revoltă.

— Cât timp nu sunt mort, tot eu rămân căpitanul vostru.

Pusei mâna pe un cuţit şi am poruncit să se dea altul răsculaţilor, zicându-le: „apăraţi-vă". Când văzură cât eram de hotărât se astâmpărară şi totul intră în linişte.



Păreau spectre îmbrăcate în zdrenţe.

Ne aşteptau însă alte necazuri. Pe când mergeam dealungul coastei sufeream cu toţii de moleşeală, ameţeli şi dureri mari de intestine. Câteva picături de vin ne mai dădu puţină putere.

Unii pătrunseră în interiorul insulei să vâneze păsări şi se întoarseră cu vreo duzină de lăstunei.

La 3 Iunie după ce trecurăm de capul York cel mai de Nord al Australiei, intrarăm din nou în Ocean

La 5 Iunie prinseră cu mâna un pelican, al cărui sânge fu împărţit la trei din cei mai slabi, iar a doua zi avurăm ospăţ.

La 1 Iunie Bligh vesti că am trecut de meridianul est al insulei Timor. Toţi ochii căutau în zare, dar afară de ocean nu se zărea nimic. Insă la 3 dimineaţa apăru o coastă cultivată cu dealuri şi văi. *Timor!*

După 41 de zile, într'o barcă mizerabilă, după 3618 mile, fără nici un dispărut, afară de Norton la Tofoo, echipagiul se consideră salvat şi nu-şi mai putea stăpâni dorinţa de a debarca.

Dar Bligh ştia că Olandezii se află în partea de Sud-Vest, cârmi deci într'acolo.

Abea la 13 Iunie, ora 2 după amiazi, intrarăm într'o bae comodă cu aşezăminte europeneşti. Zărind o colibă, un câine şi câteva capre la mal, timonierul şi şeful de echipagiu săriră la uscat şi se întoarseră cu cinci băştinaşi, care se arătară foarte primitori. Aflarăm dela ei că Guvernatorul se găseşte la Conpang ceva mai la Nord Est şi se oferiră să ne arate drumul.

A doua zi după ce dormirăm toţi buştean, ne scularăm şi pornirăm spre est. Deodată auzirăm două bubuituri de tun. Eram electrizaţi de bucurie de acest prim semn de viaţă europeană mai ales când apărură două corăbii şi un cuter la ancoră. Dintre vechiturile dela bord aruncate de pe Bounty, se afla şi un cort de semnale, din care Bligh făcu un pavilion englez, care fu ridicat în semn de recunoaştere. O sentinelă îi somă să se apropie de mal, pe care debarcară aşa cum putură în mijlocul unui şir de băştinaşi. Păreau spectre îmbrăcaţi în sdrenţe, cu părul mare şi sburlit şi cu lacrimi de bucurie în ochi. Primul întâlnit fu un marinar englez de pe un vas de război care secunda pe guvernator.

Botanistul muri la Conpang, trei la Batavia şi unul în drum spre casă, către care plecară împreună cu Bligh pe vasul *Vaunttart*. Doctorul rămase pe loc. Bligh ajuns în Anglia la 13 Martie 1817, fu primit cu aclamaţiuni şi în loc să fie învinuit de nereuşita expediţiei, fu avansat la gradul de comandor. I se oferi chiar comanda unei nave destinată să caute pe răsculaţi, însă avu demnitatea să-i roage să fie scutit de această cinste. Suferinţele prin care trecuse îi schimbase cu desăvârşire caracterul şi renunţă la misiunea care nu urmărea decât răzbunarea lui.

La câtva timp după înapoerea din Taiti, organiză altă expediţie în fruntea a două corăbii, care de data asta fu încununată de succes şi coloniile engleze fură înzestrate cu cele mai minunate specii ale celor mai frumoase fructe din insulele societăţii. Serviciile strălucite aduse de Bligh, îi aduseră în cele din urmă înaltă demnitate de amiral...

REINTOARCEREA REVOLTAŢILOR LA TAITI. POPAS LA TUBUAI. DESPĂRŢIREA TOVARAŞILOR.

Să ne întoarcem la revoltaţi.

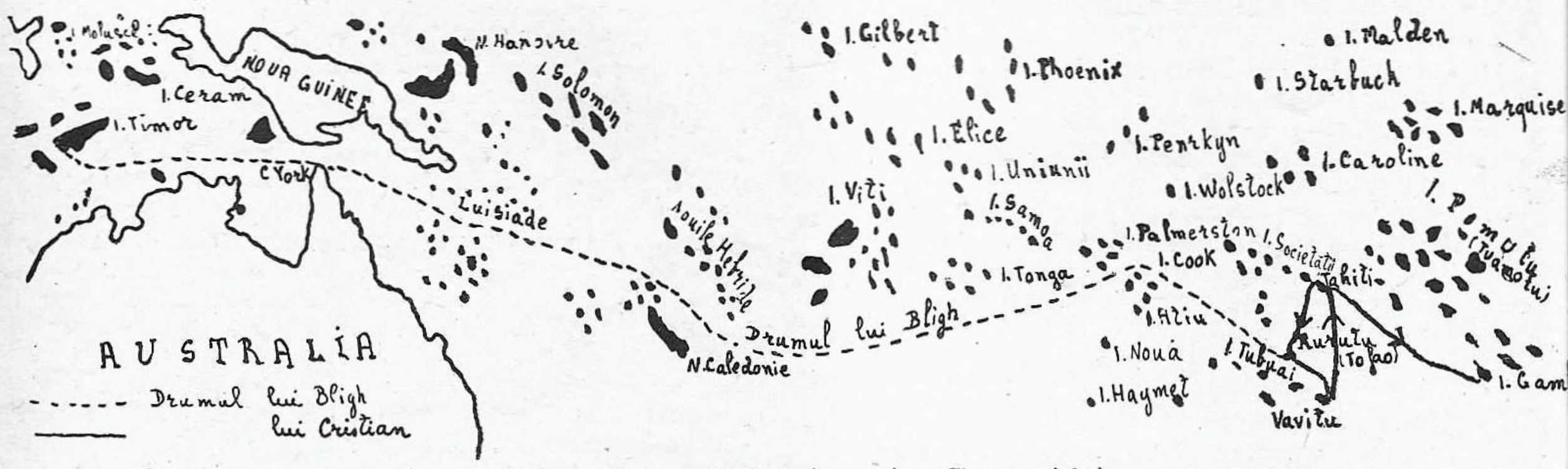
Impiedecaţi de o serie de vânturi protivnice „*Bounty*" se îndrepta foarte greu spre Taiti. Văzând aceasta Christian al cărui plan secret era să ajungă în această insulă, ale cărei amintiri îl covârşeau atât pe el cât şi pe întregul echipagiu, pentru a o hotărî pe Mohe să-l urmeze şi pentru ca oamenii lui să-şi poată alege câte o femee. Cu nici un preţ n'ar fi voit să se stabilească acolo, considerând foarte periculoasă o şedere mai îndelungată printre ispitele acelui rai pământesc. Se hotărî să cerceteze în trecere câteva insule, prea puţin cunoscute de navigatori, care să le servească de adăpost.

Indreptându-se puţin spre sud, ajunse peste puţin timp în insula *Tubuai*. După ce se sfătui cu ofiţerii săi, supuse părerile sale echipagiului, care înţelese însemnătatea lor şi fu hotărât ca înainte de a se duce la Taiti, să facă întâiele pregătiri ale unei întemeieri serioase în locurile acelea care păreau potrivite scopurilor lor.

Insă abea debarcaţi, cei de pe Bounty fură primiţi de băştinaşi cu armele în mâini şi cu toate că reuşiră să-i respingă, nu reuşiră să-i facă a înţelege intenţiilor lor paşnice. Se înapoiară la bord şi îşi urmară calea spre Taiti, de unde mai târziu le va fi uşor să vie cu interpreţi, care să le înlesnească îndeplinirea planurilor în privinţa insulei Tubuai .

Opt zile de călătorie pe apă le fu deajuns pentru a începe să zărească insula aceia încântătoare a cărei amintire şi dorinţa de a o revedea, jucase un mare rol în uşurinţa cu care marinarii se amestecase în complot.

Când Bounty intră în trecătoarea Papute, mulţimea indigenilor care recunoscuse corabia de pe mal ,isbucni în cele mai vesele aclamaţiuni şi brickul fu legat de ţărm numai la o distanţă de o sută



Drumul parcurs de Bligh (punctat) şi Christian (plin).

de metri în mijlocul cântecelor şi dansurilor iar ofiţerii şi marinarii se repeziră la ţărm.

Mohé, Tofa, Tamare şi Tere, cele patru tinere soţii ale lui Christian şi ale aspiranţilor Haywood, Yung şi Steward se aflau printre primele rânduri şi nimic n'ar fi mai minunat ca această înapoiere, dacă n'ar fi fost precedată de o crimă.

Nouii sosiţi povestiră prietenilor lor Taitieni că comandantul Bligh găsind un pământ prielnic unei întemeieri, după ce se instalase el însuşi, îi trimisese provizoriu la Taiti pentru a căuta animale vii, bărbaţi şi femei voluntari şi tot ce era trebuincios planurilor sale de colonizare.

Mulţumită acestor spuse, obţinură cele necesare şi vreo trezeci de bărbaţi şi femei se învoiră să-i însoţească.

„Plini de încredere atunci, grăieşte jurnalul ţinut de aspirantul Young, în lămuririle interpretului, care le-ar înlesni şederea în Tubuai şi prevăzuţi cu toate cele trebuincioase, se îndreptară din nou spre această insulă.

Noua lor încercare nu fu mai fericită ca cea dintâi, fiindcă băştinaşii contra cărora crezură de datoria lor să se apere cu orice preţ, ridicând un fort înconjurat de un şanţ, îşi închipuiră că şanţul acela fusese săpat pentru a-i îngropa. Se înţeleseră deci să se asvârle asupra lor pe neaşteptate şi răsculaţii ar fi fost nimiciţi cu desăvârşire dacă unul din interpreţi n'ar fi descoperit înfiorătorul plan şi nu i-ar fi înştiinţat. Preîntâmpinară ei înşuşi pe băştinaşi luând ofensiva şi după ce uciseră şi răniră un număr însemnat, îi respinseră în interiorul insulei.

Imprejurarea aceasta de bărbăţie, contribui prea puţin să le asigure stăpânirea liniştită a insulei fiindcă din momentul acela nu trecu zi fără să nu se împotrivească atacurilor băştinaşilor.

Printre răsculaţi izbucniră mari neînţelegeri. Unii arătau imposibilitatea unei stabiliri definitive în Tubuai, fiind de părere să se înapoieze la Taiti ; alţii, fără să tăgăduiască pericolele nesfârşite la care-i expuneau ura băştinaşilor, susţineau că şederea acolo era preferabilă celei din Taiti care nu le oferea nici o siguranţă pentru viitor ,insula aceasta urmând să fie cea dintâi care va fi vizitată de corăbiile engleze trimise în căutarea lor.

Situaţia se înrăutăţi, până'ntr'atât, încât Christian fu nevoit să puie în discuţie punctele următoare :

Rămânerea la Tubuai.

Căutarea unei insule mai favorabile.

Intoarcerea la Taiti.

Cu toate că în diferite rânduri locotenentul s'a silit să le dovedească că hotărârea aceasta ar fi însemnat o nebunie, ea întruni totuşi imensa majoritate şi fură nevoiţi să facă pregătirile de plecare.

Deci Bounty se întoarse pentru a treia oară la Taiti. Dela răscoală trecuse aproape opt luni şi Christian silit de oamenii săi, se hotărî tremurând să pornească spre această insulă. Se putuse întâmpla ca lui Bligh să-i fi ieşit în cale un vapor englez de război şi să se fi înapoiat pentru a pedepsi pe răsculaţi. Deaceia apropiindu-se de trecătoare îşi asvârli cu lăcomie privirile în direcţia portului pentru a vedea dacă în radă nu se află vreun vapor.

La ţărm se aflau numai câteva piroge şi ofiţerul nu-şi putu stăpâni un suspin de uşurare. Echipagiul lui Bounty fu primit de Taitieni cu aceleaşi manifestaţiuni de prietenie. Regele insulei rugă pe marinari să se stabilească acolo făgăduindu-le să le cedeze toate terenurile care le-ar conveni.

Christian îşi strânse oamenii şi le declară lămurit că în ce-l priveşte nu va rămâne mai mult de douăzeci şi patru de ore în Taiti, rugând pe cei care vor să-l însoţească în căutarea unui adăpost mai sigur, să se facă cunoscuţi.

Imediat aspirantul Yonng, maestrul Adam, căpetenia muniţiilor Browns, dulgherul Mills, armurierul Williams, grădinarul Mac-Coy, marinarii Quintal şi Martin, se strânseră toţi în jurul locotenentului.

Ceilalţi mărturisiră că vor să rămână la Taiti.

Impărţiră atunci în părţi egale toate armele, muniţiunile, uneltele instrumentele şi proviziunile rămase şi a doua zi Christian porni pe mare cu tovarăşii săi. Mohé, soţia locotenentului împreună cu celelalte Taitiene preferase să-şi urmeze soţii europeni şi refuzase să debarce la Taiti.

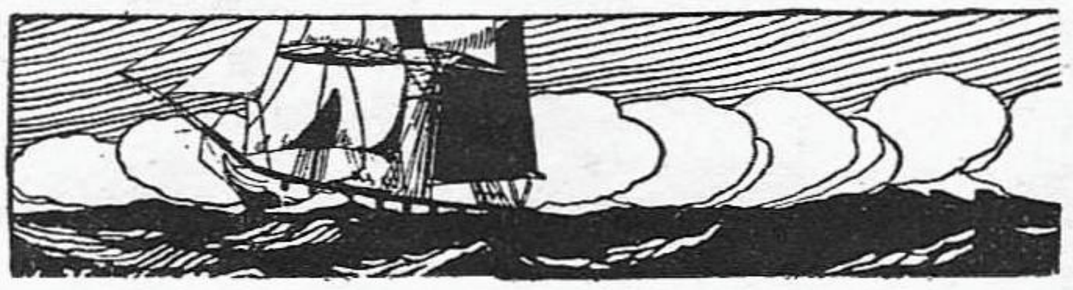
Plecară deci în căutarea unei insule necunoscute, aflată în afara căilor străbătute de obicei de navigatori, unde să se poată stabili în linişte scăpând de ameninţarea îngrozitoare a pedepsei.

Plutiră mai întâi dealungul arhipelagului *Pomutu* şi ajunseră la prea puţinul cunoscut arhipelag *Gambiers*.

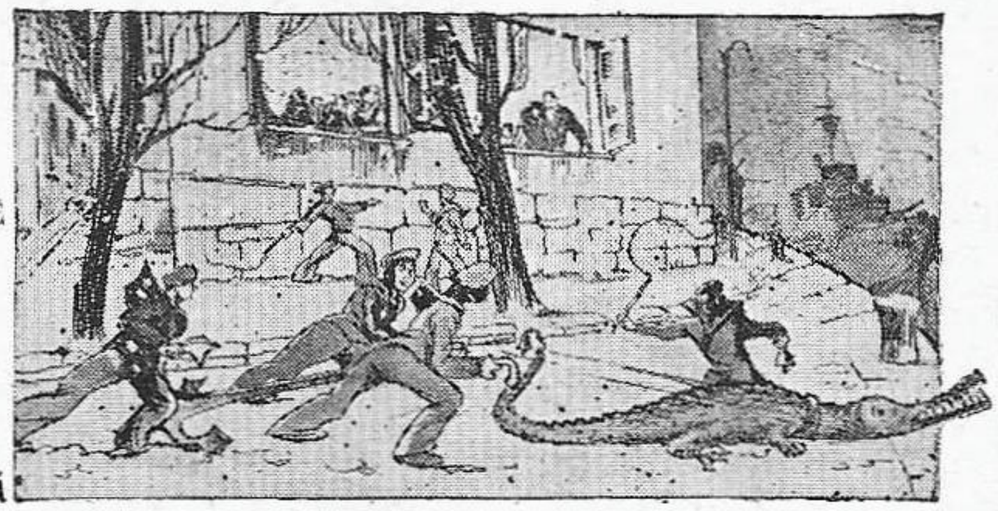
După o navigaţie de mai multe zile, zăriră la sudul acestui arhipelag o insuliţă năpădită de verdeaţă.

La porunca lui brickul fu eşuat într'un golfuleţ mic, pe care-l botezară golful Bounty, în amintirea sărmanei corăbii, care ajunsese la sfârşitul carierei sale.

(Va urma)



Pluguşorul Marinarilor



I.
Aho-aho măi camarazi
Stop ! Porunca-'mi ascultaţi
Ancorele scufundaţi
Ici în radă la Galaţi
Funda mă-ă-ă

II.
C'am sosit din depărtări
Din oceane şi din mări
Fără hrană şi unsori
Fără apă la căldări
Roata mă-ă-ă

III.
Cu velele sdrenţuite
Cu catargele plesnite
Cu turelele lovite
Cu muniţii isprăvite
Roata mă-ă-ă

IV.
Noi plecaţi de-acum un an
N'am văzut om pământean
Nici în buzunar un ban
Tot umblând pe cel ocean

V.
Ni s'au spart beretele
Ni s'au rupt ciubotele
Arsuni-s'a feţele
Gâtlejele bietele

VI.
Şi cu totul învechiţi
De talazuri umeziţi
Şi de vânturi biciuiţi
Iată-ne aici sosiţi

VII.
In Galaţi am debarcat
Ăh ! Hristoase ! pe uscat
Unde lumea doarme'n pat
In pijama şi halat.

VIII.
Nu ca noi mereu în branturi
Fără perne şi macaturi
Impărţiţi pe bord şi carturi
Şi departe de uscaturi
Roata mă-ă-ă

IX.
Că ne-a spus moşul Neptun
Cu a lui voce ca de tun
C'asta-i seara de ajun
Anului cel nou şi bun
Roata mă-ă-ă

X.
Nu ca anul cel trecut
Slab sărac şi prefăcut
Care criza a crescut
Cum cu toţii aţi văzut

XI.
Ş'am venit cu toţi în bloc
Ca să vă urăm cu foc
Anul ce vine'n loc
Să v'aducă mult noroc
Vira măi

XII.
Iară nouă cei pârliţi
Uricioşi şi peticiţi
Să ne daţi câteva dupici
Ş'o duzină de târlici
Mola măi

XIII.
Şi mai daţi boeri vre-un ban
Să ne ducem şi la bal
Cât timp v'om mai sta la mal
Prin maidanuri sau vre-un han
Roata măi

XIV.
Ca să spunem pe la toţi
Babe, fete şi băeţi
La bunici şi la nepoţi
Până chiar şi strănepoţi
Vira măi

XV.
Că de vor să fericească
Şi veleatul să-şi lungească
Leagăn vieţii să-şi găsească
Iese'n mare să trăiască
Mola măi

XVI.
Ş'acolo să stea plutind
Până s'o stârni vre-un vânt
Să mi-i sgâlţăească crunt
Să cadă cu trupul frânt

YVII.
Valul să mi-i biciuească
Ploaea 'n ochi să mi-i lovească
Oasele să le trosnească
Să-i spele şi să-i călească

XVIII.
Ş'atunci ne vor crede nouă
Cei cu pâinea pe din două
Cu genunchii peticiţi
Dar cu muşchii oţeliţi
Roata mă-ă-ă

XIX.
Şi boeri vom mai ura
Dar ne temem de-o belea
Că escadra va pleca
Şi p'aici vom rămânea

XX.
Ş'apoi ne face necaz
Domnul şef de echipaj
Că-i un om tare viteaz
Ce şi noaptea şade treaz

XXI.
Cu luleaua între dinţi
Cu obrajii roşi ferbinţi
Care găfâe din greu
Când vreunul facem rău
Trageţi măi

XXII.
Şi v'am mai ura boeri
De ne-aţi mai da gălbiori
Pentru ţuică şi scrisori
Pentru aţă şi unsori
Mânaţi măi

XXIII.
Ş'om pleca boeri din cale
Dar mai trebuesc parale
Ligei Române Navale
Marinei naţionale

XXIV
C'avem ţară cu'ntinsoare
Cu porturi ş'acces la mare
Dar cam fără de vapoare
Pasagere ori monitoare.
Roata mă-ă-ă

XXV.
Şi vom mai ura bădiţe
Boeraşi şi dulci coniţe
Dar o să ne ea la iţe
Domnul şef de cart Ioniţe
Ioniţa m-ă-ă-ă

XXVI.
Că s'aude'n depărtare
Al sirenei grea suflare
Pe semne ne cheamă'n zare
Turburata cea de mare

XXVII.
Ş'acum haide să mişcăm
La bord iute s'o luăm
Presiunea s'o urcăm
Ancorele să virăm
Vira mă-ă-ă

XXVIII.
Hei ! e gata măi băeţi ?
Puneţi mâna la trancheţi
Mola prova, ţine pupa
Mai gustaţi boeri cu cupa.

XXIX
Puneţi cârma banda stângă
Să facem rondoul fuga
Că'i curentul din tribord
Şi vântul prova babord.

XXX
Ş'acuma eşiţi în larg
Vă lăsăm boeri cu drag
Domnişoarele pe prag
Cu lacrămi curgând şirag.

XXXI.
E timpul să terminăm
Pe drum sa plecăm
Iar boeri or urăm
Rămas bun pân'ne'nturnăm.
Pe drum băe...e...eţi

I. Mândru

Un oraş plutitor „Normandie"

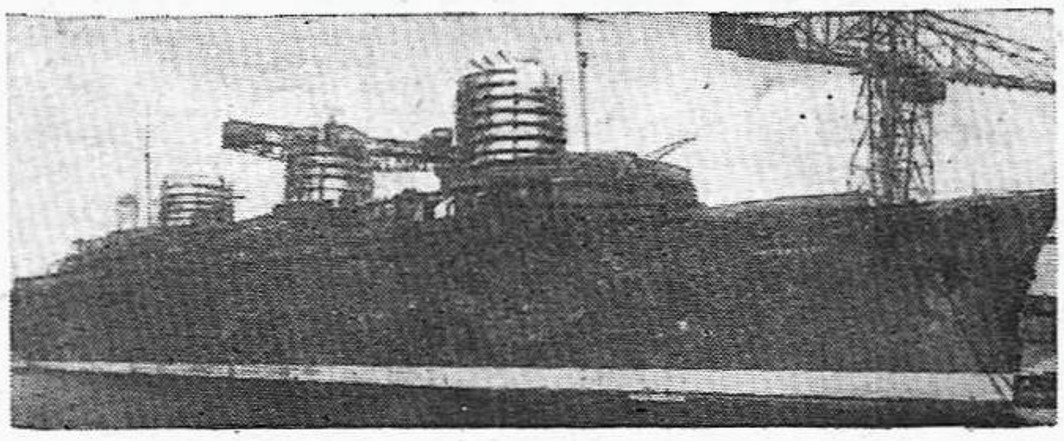
Transatlanticul *Normandie,* care va intra în serviciu la începutul anului viitor, va fi cel mai mare vas din lume. Iată câteva date interesante asupra acestui adevărat oraş plutitor:

Vasul va avea un comandant, un comandant ajutor, un al doilea căpitan, 9 ofiţeri de punte, 2 elevi-ofiţeri de punte, 17 ofiţeri mecanici şi 19 asistenţi la maşini. Echipajul total, punte şi maşină, va fi de 292 oameni. La serviciile speciale: 3 medici, 2 infirmiere, 30 de electricieni, 7 tipografi, 9 coafori, şi 16 muzicanţi.

Pe de altă parte, vor mai fi: 628 stewarzi, 25 subrete, 108 marinari, 15 muşi şi 20 de băeţi de sonerie, cari vor asigura serviciul pasagerilor.

Serviciu general va cuprinde: 187 bucătari şi ajutori, 9 măcelari, 6 pivniceri şi 10 brutării cari îşi vor vedea de treabă într'o bucătărie de peste 30 de metri lărgime, în care toate maşinile de gătit vor fi electrice.

Aprovizionările reprezintă un munte de mâncare şi un fluviu de băutură, pentru cari există: 57.600 pahare, gobleuri şi cupe, 56.000 farfurii, 28.120 ceşti cu tot atâtea farfurii. Argintăria va fi reprezentată, între altele, prin: 770 cafetiere, 12.450 cuţite, 15.340 linguri, 14.100 furculiţe, 2.090 tăvi de serviciu, 2.820 platouri, 1.160 vase pentru lapte şi 600 vase pentru flori.



Stadiul actual al construcţiei transatlanticului *„Normandie".*

Lingeria va întinde kilometri de pânză, repartizată în: 38.400 cearşafuri, 19.200 feţe de pernă, 14.570 feţe de masă, 130.000 şervete, 48.000 şervete pentru micul dejun, 48.800 şerveţele pentru ceai 6.000 covoare de bae, 30.000 şervete de eponj, 150.00 prosoape, 40.000 şervete de bucătărie, 30.000 şervete pentru oficiu, 16.00 şorţuri pentru bucătărie şi oficiu, 45.000 torşoane şi 5.800 cuverturi de lână.

Pentru un singur voiaj s'ar putea consuma: circa 70.000 ouă, 7.000 pui şi bucăţi de vânat, 16.000 kilograme de carne, 80.000 kilograme de ghiaţă, 24.000 litri de vin, 6.950 sticle de şampanie şi vin vechi, 2.600 sticle de liqueur, 16.000 litri de bere şi 9.500 sticle de apă minerală.

Brutăria va fi echipată cu două cuptoare de pâine, putând coace 180 pâini, deodată, adică circa 600—700 kilograme pe zi.

Pentru a vopsi acest uriaş, în culorile Companiei generale transatlantice — corpul negru, superstructuri albe, coşurile roşii cu benzi negre — vor trebui 6110 kilograme de pitură, din cari, 1.300 kilograme de negru pentru corpul vasului.

Pentru amenajamentele interioare, au fost utilizate circa 30 de esenţe de lemn, dintre cari, cele mai preţioase au fost ignifujate şi montate pe pereţi anti-foc. In părţile metalice, întrebuinţate la bord, numai oţelul laminat intră cu 29.500 tone.

Pentru comunicaţii — atât ale pasagerilor cât şi cele ale personalului de serviciu — funcţionează 1.100 posturi telefonice.

Pe jos sunt întinse 12.000 metri pătraţi de mochetă şi 15.000 metri pătraţi de covoare de cauciuc ignifujat, adică aproape trei hectare, cam cât suprafaţa unui mic orăşel.

Lexington

E numele celei mai mari nave port-avion din lume care aparţine marinei americane.

Acest nume vine dela lupta navală dela 14 Aprilie 1775 din timpul revoluţiei americane şi a mai fost purtat de alte 3 nave mai mici care azi, ar fi putut fi adăpostite în hangarul de avioane al acestui vas

Găsim în *La revue maritime* pe Noembrie 1934 un articol al unui ofiţer ambarcat pe această navă port-avioane.

Lexington era destinat a fi chiurasat. A fost tranformat însă în port avion. Nava aceasta e o adevărară cetate flotantă aeronautică, are un deplasament de 33.000 tone, 270.70 m. lungime, şi 64.60 m. înălţime până în vârful catargului.

E căptuşit cu lemn de tek de 76 mm. şi suprafaţa sa e de cel puţin 1 hectar.

Coca conţine un imens hall lung de 152 m. în care sunt aşezate avioanele. 2 ascensoare hidraulice din care unul e cel mai mare pe care casa constructoare *Otis Elevator Company,* l'a construit.

Cea mai mare instalaţie de maşini de marină din lume, dă acestei nave 34.5 noduri.

16 căldări cu păcură furnizează vaporii necesari celor 4 turbo generatoare care alimentează motoare sincronizate cu cu curent trifazic de 5000 volţi. Motoarele învârt 4 arbori de elici.

Maşinile desvoltă 180.000 H. P. — putând atinge 200.000 H. P., adică de 6 ori puterea normală a 6 nave de linie.

Această putere ar putea să furnizeze curentul pentru un oraş de 500.000 locuitori.

Cu jumătate putere, *Lexington* şi Saratoga merg mai iute ca *Bremen şi Europa.*

6 motoare generatoare de câte 750 Kw. furnizează, acţionează maşinile auxiliare, şi ar putea da navei o viteză de 10 noduri.

Pompele de apă dulce şi apă de mare au un debit de 95 tone pe oră. Aparatele producătoare de apă dulce pot face 45 tone pe zi. La bord se află 6000 lămpi electrice, 700 electro motoare, 600 telefoane 330 haut-parleoare cu microfoane, un imens număr de sonerii de alarmă, semnale, bucătării electrice.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

U. R. S. S.

☐ Guvernul Sovietelor intenţionează a crea la *Vladivostock* o bază de submarine şi aeronautică. Măsura e o replică dată Niponiei care a creat la *Port-Arthur* o bază navală.

Japonia vede în hotărârea U. R. S. S. şi o manevră a St. Unite. (I. d. l. M. m. No. 815).

☐ Se spune că Rusia ar termina construcţia unui crucişetor de 7500 tone armat cu 4 tunuri de 190 în 4 turele axiale şi prevăzut cu avioane pe catapulte.

☐ In August şi Septembrie s'a lansat în Italia 2 nave pază coastă cu motor construite pentru Soviete. (La revue maritime No. 179).

☐ Crucişetorul Krasni Caucaz din Marea Neagră e în curs de modernizare. Tunurile de 130 mm. vor fi înlocuite cu 150 sau 203 mm. în 4 sau 5 turele axiale. Catargele sunt tripode.

Se crede că crucişetorul Worosilov din Baltica va suferi aceleaş modificări.

☐ Chiurasatul Marat însoţit de distrugătoarele Kalinin şi Volodarsky a răspuns la 3 Sept. vizitei ce o făcuse navele Poloneze. Navele au fost sub comanda amiralului Galler.

☐ Sovietele nu sunt deloc mulţumite cu executarea construcţiilor navale din primul plan cincinal. Lipsa de personal calificat, ingineri specialişti, şi lipsa de experienţă dau o notă de proastă calitate construcţiilor. Abia a putut fi executat 40% din tonajul prevăzut în plan.

☐ Se ştie tragedia echipajului lui Celeusckin care după ce a stat 5 ani în gheţurile insulei Vranghel au fost salvaţi de spărgătorul Krassin şi primiţi cu entusiasm în Rusia.

Presa engleză pe bază că apreciază evenimentul din punct de vedere sportiv, anunţă că Ruşii vor să creieze un drum comercial între Europa şi Extr. Orient prin Oceanul Inghetat. Greutatea nu ar fi decât în chestiunea materialului care trebue să fie adequat.

Rusia a început chiar să facă încercări în acest sens, şi dela Est la West de data asta.

Noul spărgător Litke având la bord 75 oameni echipaj, personalităţi ştiinţifice şi specialişti ai regiunilor polare au părăsit Vladivostok la 28 Iunie ajungând la 28 Sept. după 83 zile navigaţie la Mourmansk.

La bord se găseşte un avion pilotat de acelaş pilot care a colaborat la salvarea echipajului lui Celeuskin. Expediţia e ajutată de puternica staţie de radio dela Igarka la gura lui Ienisei care face legătura expediţiei cu Moscova.

☐ Sovietele au cerut în Anglia oferte pentru cumpărarea a 20 cargouri, noi sau de ocazie, necesare transportului de lemnărie. (I. d. l. M. m. No. 819).

Franţa

☐ La 20 Noembrie a. c. în şantierele Ponhoet din *Saint-Nazaire,* s'a pus prima piesă a chilei celui de al doilea chiurasat francez de tip *Dunkerque.*

Acesta se va numi *Strasburg* şi va fi construit pe aceaş cală pe care s'a construit *La Normandie,* mare pachebot francez de 75.000 tone.

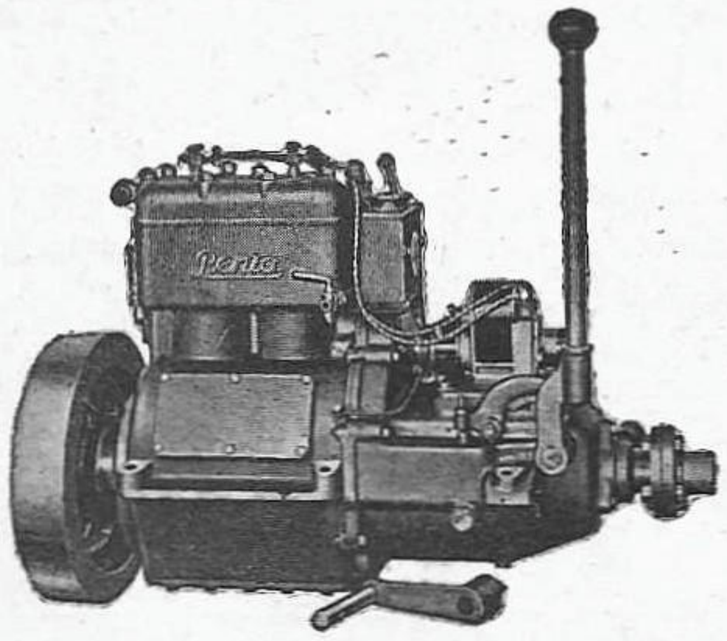
Se ştie că *Dunkerque* a fost construit într'u'n bazin de radub a arsenalului din Tulon.

Anglia

Anglia găseşte că are o datorie mare faţă de personalul care din anumite cauze, după ce a servit în marină sa de război, e nevoit să plece.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină. Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

Acum 3 ani, o comisiune prezidată de un amiral a fost însărcinată de a găsi ocupaţiuni în viaţa civilă celor circa de 600 ofiţeri care prin reducerea efectivelor au fost licenţiaţi.

După 3 ani această comisiune a isbutit să plaseze 300.

Din aceştia 13 au intrat în comerţ, 12 în industrie, 4 secretari de cluburi, 2 ca agenţi de publicitate, 3 administratori de hotel, 7 comandanţi de yacht-uri, 3 profesori.

☐ In *Camera Comunelor* s'a declarat că contrar versiunilor ce circulă până în prezent nu s'a luat nici o măsură pentru construirea unui al doilea pachebot de tipul lui *„Queen Mary"* lansat la 26 Sept. a. c.

☐ Amiralitatea engleză nu se îndoeşte ca la viitoarea conferinţă navală din 1935 va reuşi să i se admită sporirea crucişetoarelor dela 50 la 70. In acest scop, pentru a le putea pune în construcţie mai curând, se grăbeşte terminarea navelor din programele de până acuma.

Statele Unite

☐ Amiralitatea americană a hotărât să nu pună tuburi lans torpile crucişetoarelor de 10.000 tone de tip nou.

Măsura o justifică prin acea că riscurile unei atari încărcături explozibile la bordul unui crucişetor fără protecţie sunt prea mari faţă de probabilităţile utilizării lor.

☐ Ministrul Marinei într'un interview a declarat că guvernul american n'ar trebui să primească cererile de paritate ale Japoniei ci să declare că e gata să accepte suprimarea navelor atinse de limita de vârstă şi reducerea construcţiilor dn înlocuire cu 20%. Aceasta ar atinge mai mult pe Japonia decât pe America.

In cazul când Japonia ar continua să ceară paritatea, America va cere dreptul de a constitui baze navale în posesiunile insulare ale sale din Pacific.

☐ Din Ianuarie până în Octombrie 1934 s'au transportat în cele 2 sensuri, pe Atlanticul de Nord 389.000 pasageri contra 397.000 din aceeaş perioadă a lui 1933. Regresul îl formează pasagerii de cl. III, şi emigranţii.

La pasagerii de cl. I-a din contra, se constată o urcare faţă de 1933.

Numărul de vase care au transportat această cifră este:

513 în 1934 (574 în 1933) Europa-St. Unite.

510 în 1934 (566 în 1933) St. Unite-Europa.

☐ In St. Unite s'a cerut votarea a unui credit de 100 milioane dolari pentru construcţia a 3 pacheboate care să poată contrapara concurenţa străină.

Tipul ce se preferă este cel al lui *Manhattan*.

☐ Guvernul american în urma incendiului pacheboutlui *Morro-Castle* a făcut o anchetă asupra condiţiunilor de muncă în marina comercială.

S'a stabilit că salariile sunt prea mici, timpul de lucru prea mare şi condiţiunile de muncă rele.

Comisiunea naţională a muncii sezizată a impus armatorilor să amelioreze aceste condiţiuni şi să închee un acord cu sindicatele maritime.

Ancheta dovedise că pe unele nave se muncea 18 ore pe zi iar pe altele echipajul era cu 20% sub cel necesar.

Italia

☐ *Lloyd Triestino,* compania italiană care îşi arată atât de des pavilionul la Constanţa, a hotărât ca unul din cele 3 nave cu viteza mare pe care le construeşte să fie pusă pe linia ce o are în Marea Neagră.

Un nou redutabil concurent. Noi însă nu luăm nici o măsură.

☐ Se pare că guvernul italian ar fi aprobat un plan tinzând a reorganiza flota comercială italiană. Conform acestui plan, toate vasele de comerţ, asigurând serviciul între porturile italiene şi porturile mărei Negre, Palestina, Egipt şi China vor fi înlocuite ceeace va necesita construirea de trei grupe de vase de 3.500—18.000 tone, cu viteze mergând dela 17 la 25 de noduri. Vasele cele mai rapide ar fi destinate să combată concurenţa străină pe liniile Mediterana - Extremul Orient.

Germania

☐ Cel de al doilea chiurasat german din tipul *Deutschland, Amiral-Scheer* a intrat în serviciu la 26 Nov. a. v.

Polonia

☐ In Franţa, la şantierele *Normand* s'a pus pe cale prima piesă a unui puitor de mine pentru marina de război poloneză.

Caracteristicele acestei nave vor fi: 2250 tone deplasament, 103 m. lung, 13.50 m. lat., 6 tunuri de 120 mm., 2 de 40 mm., 2 motoare Diesel Sulzer de 3000 HP., 20 noduri, va putea lua la bord 300 mine.

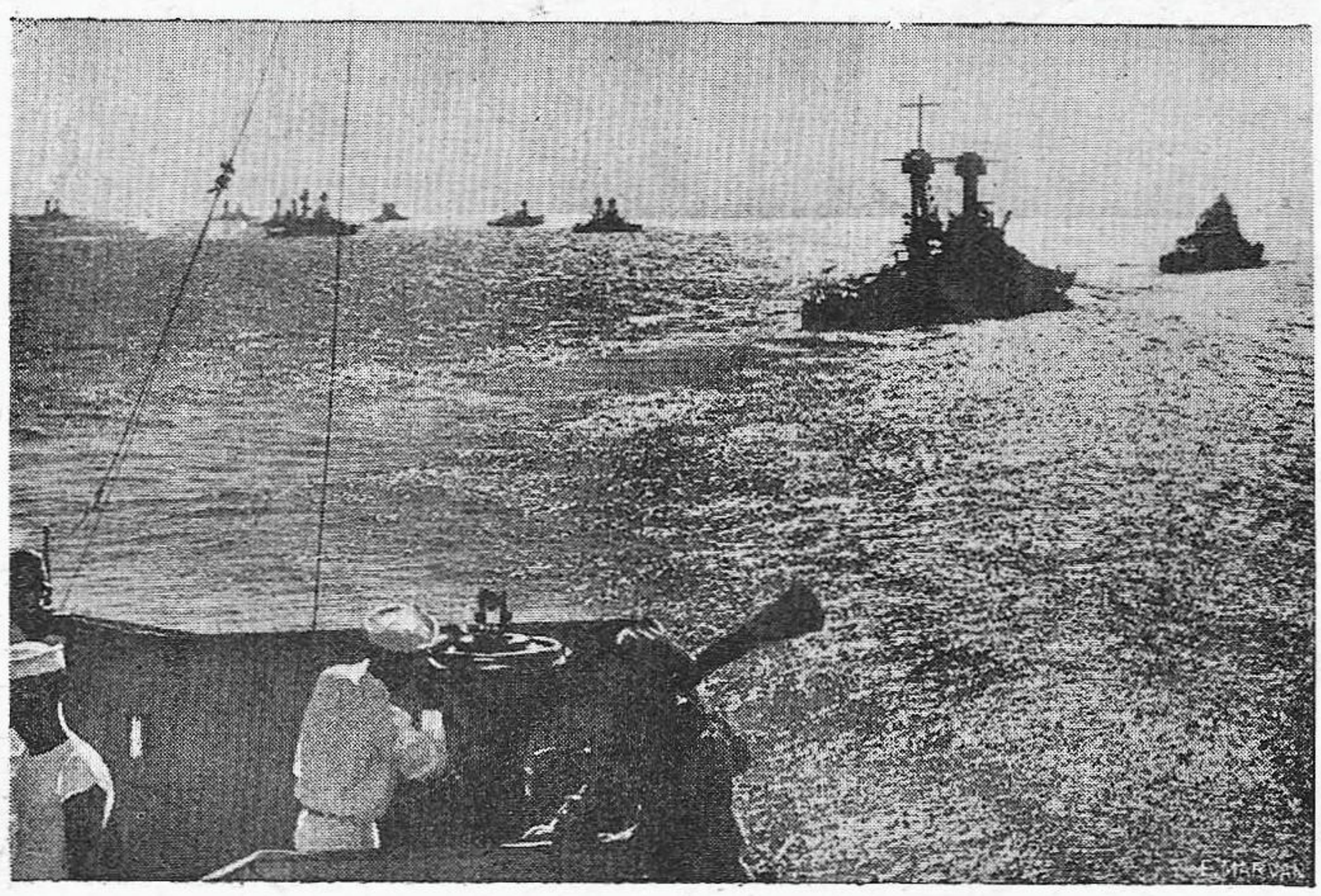
☐ La 30 Oct. a. c. a intrat în vigoare legea relativ la crearea unei zone libere în portul Gdynia. In această zonă intră şi cheurile *St. Unite, Cehoslovaciei, Romăniei şi Iugoslaviei.* (J. d. I. M. m. No. 814.)

☐ S'a fondat la Varşovia „Asociaţia polonă de drept maritim" cu scopul de a studia problemele din domeniul dreptului maritim, public şi privat, de a coopera cu organizaţiile internaţionale analoage. Adresa Secretariatului: aleia Waszyngtona 15 Gdynia-Polonia.

Ungaria

☐ S'a semnat un acord între Ungaria şi Italia pentru desvoltarea transitului unguresc prin *Fiume*.

Italia caută prin urmare a da viaţă din nou acestui port.



Intoarcerea din manevre a flotei americane

Radio pentru marinarii de pe insula şerpilor.

La apelul lansat pentru cumpărarea unui aparat de radio ce urmează a fi instalat pe insula Şerpilor, spre a uşura viaţa marinarilor şi paznicilor farului, au răspuns următorii.

Lista No. 1 a societăţii SALVAMAR:

„Marina", revistă ilustrată	1.000
Comandor Nedelcu Octav	500
Comandor Ştefănescu C.	500
Nedelcu Dan, ofiţer S. M. R.	100
Comandor Fundăţeanu Preda	500
Totoiu Corneliu, c. IV prim.	50
Totoiu Emilia, cl. VI lic.	50
Colonel Teodorescu	100
D-ra Moineau Comandor Popovici	1.000
Comandor Adjutant Păiş	300
Căpitan Ioaniţiu Cezar	300
George Naneş, profesor	100
Amiral Zaharia Dan	100
Căp. Inginer Geleş Emil	200
Colonel Fotino	20
Eduard Marvan	100
General Artur Grigorescu	100
Ing. Niculescu Grigore	50
Lt. Comandor Stoianovici A.	100
Amiral Lupu Al.	100
Comandor Blebea Iulian	100
Iorgu Nicolau	100
Scânteie I. profesor	50
Leon Sabetay	50
Ing. Falk, dir. S. A. Gantz	500
Total	6.070

Lista No. 2 a Ligei Navale Române:

„Liga Navală Română	1.000
Amiral I. Coandă	100
Comandor A. Negulescu	100
General Orezeanu	100
Ionică Frank	100
Inginer Zlatcu	40
I. Roseti	100
Toma Vasile	50
Coca, Nely, Dudu	30
Eanescu Niculae	50
Apostol Culea	100
Profesor N. Dascovici	200
Ionică Lt. Colonel Orezeanu	100
Andronescu Gh. Ploeşti	500
Ing. C. Dinculescu	100
Nicolae Robescu	200
Dr. Eugen Petrescu	100
Gusti Dem.	200
Bucuţă Emanoil	100
Măgureanu Val.	100
Stoian St.	100
Personalul ziarului „Adevărul" prin d-na Minulescu	720
Comisia Europeană Dunăreană	10.000
Corneal Grofşoreanu	100
Mada Patrichi	100
Popescu G. Ioan	500
D-na S. D. Braşov	300
Total	15.190

Total 21.260 general la 20 Decembrie 1934 suma de lei.

Comitetul de iniţiativă aduce şi pe această cale cele mai călduroase mulţumiri pentru opera creştinească la care au contribuit.

Lista rămâne încă deschisă.

Sumele se vor trimite numai la *Liga Navală Română* Str. Eug. Carada 7 şi Soc. *Salvamar* palatul fostei Bănci Chrisoveloni Str. Lipscani.

Pentru biblioteca marinarilor şi paznicilor de pe insula Şerpilor au donat cărţi direct Comandamentului Marinei următoarele persoane, cărora comitetul le aduce cele mai călduroase mulţumiri:

D. Ministru al Apărării Naţionale, General Adjutant Paul Angelescu; Apostol Culea, Directorul Fundaţiilor Regale; Adm. Sublocotenent Murea E.; avocat Tudor Popescu; familia Bărgăoanu din Roman, Ioan G. Popescu, Pandele Tuţescu, fost căpitan de port şi Julian Vereşteanu, fost sergent marinar.

— Doamna C. *Minulescu* (Claudia Milian) soţia poetului Ion Minulescu, mare iubitor şi căutător al mării, a fost proclamată membră de onoare, pentru sprijinul dat marinarilor de pe insula Şerpilor, printr'un călduros apel lansat marelui public, care a avut un mare efect.

☐ D-l *Dr. Alex. Mirea,* proprietarul Băilor şi Institutului de Fizioterapie din str. Italiană No. 4, în amintirea zilelor petrecute ca medic pe vapoarele S. M. R. în care timp „am avut posibilitatea, — zice d-sa, — să mă apropii de viaţa marinărească şi urmărind activitatea L. N. R." s'a hotărât a acorda o reducere de 20% asupra tarifului atât pentru băi, cât şi la consultaţiile medicale şi tratamente electroterapice şi radiologice.

Liga Navală Română îi aduce cele mai călduroase mulţumiri.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE. — Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru Flota Naţională, *încă din anul 1914.*

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.89 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei Schneider, *din Franţa, pentru construcţia unui* submarin. *Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.*

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la Casa de Depuneri *pe numele Ministerului Armatei.*

Recenzii

ADMIRAL JELLICOE: *The submarine peril: Admiralty's policy in 1917.* (ed. Cassell, 8/6). Lordul Jellicoe este îngrijat actualmente de penuria crescândă de vase uşoare, în special distrugătoare de care suferă flota britanică. Ca Prim Lord Naval al Amiralităţei, din Noembrie 1916 până la sfârşitul lui 1917, el era în măsură să cunoască, mai bine decât oricine, cât de aproape a fost de eşec lupta întreprinsă pentru a stăvili atacurile submarinelor germane contra vaselor de comerţ. Unul din principalii factori ai acestei tragice situaţiuni a fost lipsa de distrugătoare. Chiar astăzi, Marea Britanie posedă puţin mai mult decât o treime din numărul care, la sfârşitul anului 1917, deabea putu să asigure comanda mărilor.

Lordul Jellicoe arată dificultăţile prin cari s'a trecut în lupta contra submarinelor şi expune măsurile graţie cărora acest pericol a fost înlăturat.

In 1918, când practica convoiurilor se generalizase, din 69 submarine distruse, numai 11 fură scufundate de către escortele convoiurilor. Convoiul îşi dovedise valoarea, caşi în trecut, asigurând o protecţie directă a traficului, dar singur nu ar fi putut face decât puţin lucru, dacă nu ar fi apărut mijloace prin cari atacaţii să se poată apăra cu arme eficace contra submarinelor precum şi instrumente de detecţie a acestora în imersiune. Aceste arme şi mijloace erau neexistente în practică atunci când Lordul Jellicoe părăsi Grand Fleet pentru a deveni Prim Lord Naval. El fu acela care aduse cu sine, din serviciul Flotei, ofiţerii cari arătaseră inventivitate în conceperea de noi arme şi metode pentru satisfacerea noilor nevoi; el fu acela care grăbi producţia acestora arme încât ele putură fi furnizate în cantităţi suficiente.

Adoptarea sistemului convoiurilor, era în studiul Amiralităţei încă înainte de a-i fi sugerat de către Primul Ministru. In această epocă erau însă multe dificultăţi de învins. Multe din aceste dificultăţi se dovediră ulterior mai puţin formidabile decât se crezuse, nu numai de către Amiralitate dar şi de către Marina franceză şi cea americană; una din aceste dificultăţi a fost însă de neînvins: lipsa de distrugătoare necesare pentru a crea escortele convoiurilor. Tocmai târziu, în 1917, după ce Statele Unite intraseră în războiu, fu posibil să se dispună de un număr suficient de distrugătoare.

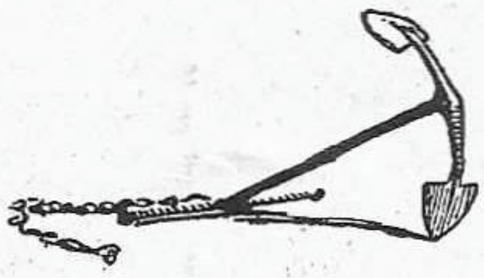
Convoiurile reduseră pierderile însă învingerea submarinelor este datorită noilor arme şi noilor metoade. In 1916, marina britanică nu putuse distruge decât 22 de submarine, iar la sfârşitul acestui an, Germania lansa câte opt noi submarine pe lună. In 1917, numărul submarinelor distruse se urcă la 63. Lordul Jellicoe părăsi Amiralitatea la sfârşitul acestui an şi succesorii săi nu reuşiră, în 1918, să ridice cifra distrugerilor la mai mult de 69.

Invăţămintele pe cari le trage Lordul Jellicoe din războiul submarin sunt că Anglia are o imperioasă nevoe de cât mai multe forţe uşoare, în special distrugătoare, şi evidenţiază cât de mult a pierdut marina britanică prin Tratatul naval dela Londra, prin care a acceptat o cifră prea joasă pentru crucişătoare şi distrugătoare. In concluzie, Lordul Jellicoe propune desfiinţarea submarinelor, ceeace este conform cu atitudinea constantă urmată de Amiralitatea britanică atât la Conferinţa dela Washington cât şi la cea dela Londra în 1930.

Bibliografie

HECTOR C. BYWATER. *A searchlight on the Navy* (10) şi *Sea power in the Pacific* (10).

Articole se plătesc cu tariful:
250 lei pagina lucrări originale
125 lei pagina compilaţii, recenzii
100 lei pagina de traduceri.
Manuscrise nu se înapoiază. Ele trebuesc scrise citeţ, preferabil la maşină, pe o singură parte.



ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI					
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Ian. 14 „	Ian. 28 „	Feb. 11 „	Feb. 25 „	Mart. 11 „
VARNA	Sos. Luni ora 17 Plec. „ „ 22	14 » 14 »	28 » 28 »	11 » 11 »	25 » 25 »	11 » 11 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10 Plec. „ „ 16	15 » 15 »	29 » 29 »	12 » 12 »	26 » 26 »	12 » 12 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19 Plec. Vineri „ 11	16 » 18 »	30 » 1 Feb.	13 » 15 »	27 » 1 Martie	13 » 15 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15 Plec. Duminică „ 14-19	19 „ 20 „	2 » 3 „	16 » 17 »	2 » 3 »	16 » 17 »
VARNA	Sos. Luni ora Plec. „ „ 11	ESCALĂ SUSPENDATĂ				
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 6 „ „ „ 17	21 » —	4 » —	18 » —	4 » —	18 » —

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMANE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S.M.R, şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50 % reducere, dela orice staţie din România până la constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S.M.R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA„

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	tanbul	Salonic
CONSTANŢA.	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei .100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ .700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,6
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ ŞI „DACIA“

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.

Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		(DACIA) I	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) II	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	DACIA) III
		Linia II	Linia III													
CONSTANŢA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Ian. 5 „	Ian. 12 „	an. 19 „	Ian. 26 „	Febr. 2 „	Febr. 9 „	Febr. 16 „	Febr. 23 „	Mart. 2 „	Mart. 9 „	Mart. 16 „	Mart. 23 „	30
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	6 „	14 „	20 „	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „	3 „	11 „	17 „	25 „	3 1 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	4 „	12 „	18 „	26 „	Apr 2 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	10 „	—	24 „	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „
	Plec.	—	» » 11	10 „	—	24 „	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „
HAIFA	Sos.	—	Joi » 7	10 „	—	24 „	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „
	Plec.	—	V-ri » 10	11 „	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	8 „	—	22 „	—	5 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi »	S-tă » 8	12 „	17 „	26 „	31 „	9 „	14 „	23 „	28 „	9 „	14 „	23 „	28 „	6 „
	Plec.	„ »	„ » 18	12 „	17 „	26 „	31 „	9 „	14 „	23 „	28 „	9 „	14 „	23 „	28 „	6 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 16	—	—	18 „	—	1 Febr.	—	15 „	—	1 Mart.	—	15 „	—	29 „	—
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	19 „	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	19 „	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
	Plec.	» „ 18	—	—	19 „	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
PIREU	Sos.	Luni » 17	Lun » 8	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 April	8 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	14 „	22 „	28 „	5 „	11 „	19 „	25 „	5 „	11 „	19 „	25 „	2 „	8 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	15 „	23 „	29 „	6 „	12 „	20 „	26 „	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 3	Joi » 5	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10 % asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi caitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50%. asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA
GALATZ	—	7 h.	15 / I	9 / II	6 / III	31/III	25 / IV
SOULINA	16 h.	—	15 „	9 „	6 „	31 „	25 „
		17 h.	15 „	9 „	6 „	41 „	25 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	10 „	7 „	1/IV	26 „
	—	14 h.	18 „	12 „	9 „	3 „	28 „
ISTANBUL	10 h.	—	19 „	13 „	10 „	4 „	29 „
	—	23 h.	19 „	13 „	10 „	4 „	29 „
IZMIR	6 h.	—	21 „	15 „	12 „	6 „	1 /V
	—	1 h.	22 „	16 „	13 „	7 „	2 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	23 „	17 „	14 „	8 „	3 „
	—	14 h.	23 „	17 „	14 „	8 „	3 „
MALTE	18 h.	—	25 „	19 „	16 „	10 „	5 „
	—	20 h.	26 „	20 „	17 „	11 „	6 „
NAPOLI facult.)	6 h.	—	28 „	22 „	19 „	13 „	8 „
	—	16 h.	28 „	22 „	19 „	13 „	8 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	29 „	23 „	20 „	14 „	9 „
	—	18 h.	29 „	23 „	20 „	14 „	9 „
MARSEILLE	14 h.	—	30 „	24 „	21 „	. ,	10 „
	—	16 h.	3 / II	28 „	25 „	19 „	14 „
BARCELONE	11 h.	—	4 „	1/ III	26 „	20 „	15 „
	—	16 h.	5 „	2 „	27 „	21 „	16 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	6 „	3 „	28 „	22 „	17 „
	—	11 h.	7 „	4 „	29 „	23 „	18 „
ALGER (facult.)	10 h.	—	8 „	5 „	30 „	24 „	19 „
	—	18 h.	9 „	6 „	31 „	25 „	20 „
LE PIRÉE (facult.)	6 h.	—	14 „	11 „	5 /IV	30 „	25 „
	—	18 h.	14 „	11 „	5 „	30 „	25 „
ISTANBUL	6 h.	—	16 „	13 „	7 „	2 / V	27 „
	—	11 h.	16 „	13 „	7 „	2 „	27 „
CONSTANTZA	7 h.	—	17 „	14 „	8 „	3 „	28 „
	—	20 h.	18 „	15 „	9 „	4 „	29 „
SOULINA	6 h.	—	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „
	—	7 h.	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „
GALATZ	16 h.	—	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „

LINIA DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	1/ I	15 /I	1 /II	15/II	1/III	15/ I
SOULINA	17 h.	—	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
	—	18 h.	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	2 „	—	—	16 „
	—	12 h.	—	—	3 „	—	—	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	2 „	16 „	—	16 „	2 „	—
	—	18 h.	3 „	17 „	—	17 „	3 „	—
HAIFA	14 h.	—	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
	—	20 h.	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	8 „	22 „	9 „	22 „	8 „	23 „
	—	18 h.	10 „	24 „	11 „	24 „	10 „	25 „
BEYROUTH	9 h.	—	11 „	25 „	12 „	25 „	11 „	26 „
	—	20 h.	11 „	25 „	12 „	25 „	11 „	26 „
IAFFA	6 h.	—	12 „	26 „	13 „	26 „	12 „	27 „
	—	17 h.	13 „	27 „	14 „	27 „	13 „	28 „
ALEXANDRIE *	9	—	—	—	15 „	—	—	29 „
	—	20 h.	—	—	17 „	—	—	31 „
PORT-SAID	6	—	14 „	28 „	—	28 „	14 „	—
	—	8 h.	18 „	1/II	—	4/III	18 „	—
HAIFA (facult.)	6	—	—	—	19 „	—	—	
	—	12 h.	—	—	20 „	—	—	3 „
ISTANBUL	11	—	19 „	2 „	—	5 „	19 „	—
	—	16 h.	20 „	3 „	—	6 „	20 „	—
CONSTANTZA	8	—	—	—	21 „	—	—	4 „
	—	12 h.	—	—	22 „	—	—	5 „
SOULINA	8	—	21 „	4 „	—	7 „	21 „	—
	—	16 h.	22 „	5 „	—	8 „	22 „	—
GALATZ	9	—	23 „	6 „	23 „	9 „	23 „	6 „
	—	20 h.	23 „	6 „	23 „	9 „	23 „	6 „
ISTANBUL	6	—	27 „	10 „	28 „	13 „	27 „	11 „
	—	12 h.	27 „	10 „	28 „	13 „	27 „	11 „
CONSTANTZA	13	—	—	—	1/III	—	—	12 „
	—	20 h.	—	—	3 „	—	—	14 „
SOULINA	8	—	28 „	11 „	—	14 „	28 „	—
	—	20 h.	29 „	12 „	—	15 „	29 „	—
GALATZ	7	—	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „
	—	8 h.	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „
	18	—	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 845	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I"

Dela	Clasa	PENTRU Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr.frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	1	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau înlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

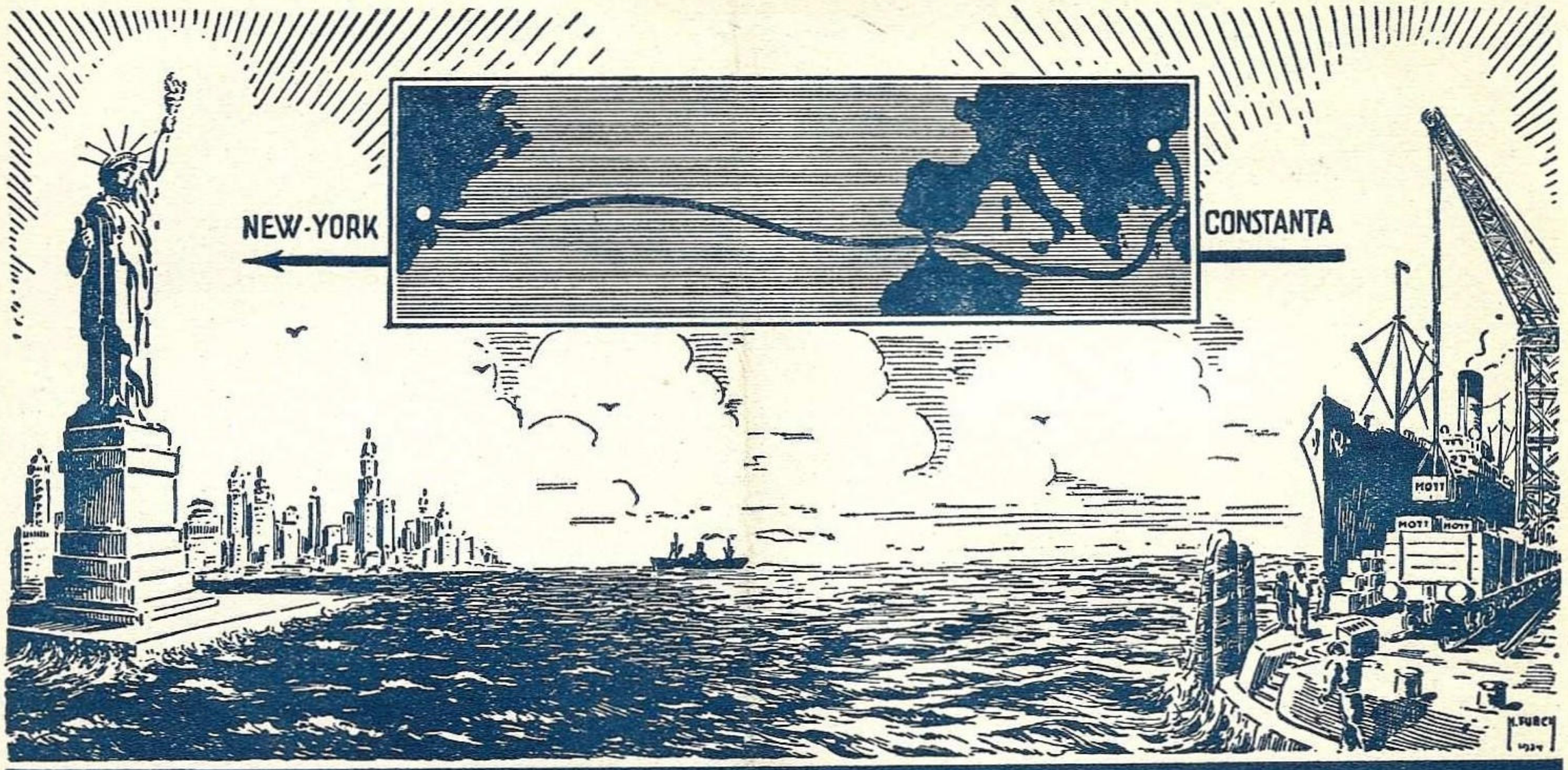
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CEHLTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

1399. — IMPRMERIILE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10. — BUCUREȘTI

Preţul Lei 20.—